11

$ 30.-
Uruguay $ 6.-

automundo®

Austin 1909 (Modelo 15 hp)



TURISMO CARRETERA EN EL AUTÓDROMO

Viejas automundo

9 EL ESPECIAL

El show de los campeones del arte internacional y el campeón de los shows realizado a lo Broadway, que **todos los lunes a las 9 de la noche,** llega a horario para hacer escala en el corazón de la teleplatea, bajo la conducción de JOSE CIBRIAN por **CANAL 9.** Viaje con EL ESPECIAL y su desfile de luminarias sin competencia encabezado por PAULETTE CHRISTIAN. Dirección musical: SANTOS LIPESKER. Ballet que dirige: BEATRIZ FERRARI. Dirección: FRANCISCO GUERRERO.



http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

automundo


Nº 11 9 de junio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY,** Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ,** Italia; **BERNARD CAHIER,** Francia; **JOHN CAMSELL,** Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI,** Italia; **WILLIAM CARROL,** Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI,** Italia; **ETIENNE CORNIL,** Italia; **GIORGIO M. COSTA,** Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE,** Italia; **ALDO FARINELLI,** Italia; **PAUL FRERE,** Bélgica; **MICHAEL FROSTICK,** Inglaterra; **JAN GAWRONSKI,** Polonia; **DENIS JENKINSON,** Inglaterra; **GIOVANNI LURANI,** Italia; **GIANNI MARIN,** Italia; **M. TANGRE,** Francia; **J. TAUVEL,** Suecia; **KURT WOERNER,** Alemania.

Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: **AUTORAMA, TORINO MOTORI, MOTOR y MOTOR ITALIA.**

CORREO DEL LECTOR

FÁBRICAS DE AUTOMÓVILES

HABIENDO recibido innumerables cartas en las que se nos solicita la publicación de direcciones de las fábricas de automóviles que existen en el extranjero, así como las respectivas marcas y modelos que se producen actualmente, comenzamos hoy a publicar esa información. Mencionamos únicamente la sede principal de cada fábrica en su país de origen, es decir, no incluimos a las filiales o representantes en otros lugares.
Señalamos en primer lugar el país, y luego las distintas marcas y modelos; éstos hasta 1964, inclusive, porque todavía no existe información completa sobre la producción del presente año.

ALEMANIA (República Democrática)

TRABANT (VEB Sachsenring, Automobilwerke Zwickau, Zwickau 1, Schliessfach 311-13)
601 Berlina

WARTBURG (VEB Automobilwerke Eisenach, Eisenach, Postschliessfach 218-219)
1000 Berlina de Luxe
1000 Camping

ALEMANIA (República Federal)

ACV (Amphicar Vertriebsgesellschaft GmbH, Wuppertal-Elberfeld, Hofaue 81)
Amphicar

AUTO UNION (Auto Union GmbH, Ingolstadt/Donau, Sommerstr. 11)
DKW F 11
DKW F 12 Berlina
DKW F 12 Cabriolet
DKW F 102 Berlina 2 puertas
1000 Sp Coupé
1000 Sp Cabriolet

BMW (Bayerische Motoren Werke AG, München, Lerchenauerstr. 76)
700 LS Luxus Berlina
700 CS Coupé
700 Babriolet
1500
1800 TI
3200 S Berlina
3200 CS Coupé

FORD (Ford-Werke AG, Köln-Niehl, Henry Ford Strasse 1)
Taunus 12 M Berlina 4 puertas
Taunus 12 M TS Coupé
Taunus 12 M Rural
Taunus 17 M Berlina De Luxe 4 puertas
Taunus 17 M Rural

GLAS (Hans Glas, GmbH, Isaria Maschinenfabrik, Dingolfing/Bayern)
Goggomobil T 400 Berlina
Goggomobil T 400 Coupé
Isar T 700 Berlina
Isar T 700 Rural
S 1004 Coupé
S 1004 Cabriolet
1300 GT Coupé
1300 GT Cabriolet
1500

MERCEDES BENZ (Daimler-Benz AG, Stuttgart - Untertürkheim, Mercedesstr. 136)
190
220
220 S
220 SE Coupé
220 SE Cabriolet
230 SL Roadster
300 SE Berlina
300 SE Coupé
300 SE Cabriolet
600 Limousine

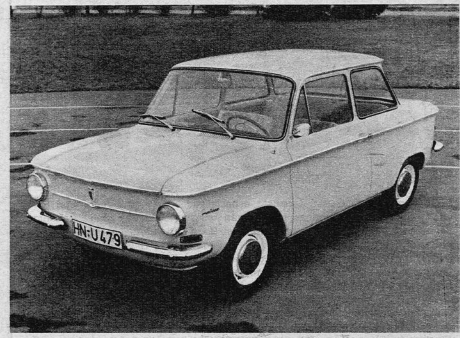
NECKAR (Neckar Automobilwerke AG, Heilbronn, Neckar, Salzstr. 140)
Jagst 770

NSU (NSU Motorenwerke AG, Neckarsulm)
Prinz 4
Prinz 1000
Prinz Sport
Spider (Wankel)

OPEL (Adam Opel AG, Rüsselsheim a. M. Darmstädter Strasse)
Kadett Berlina
Kadett Coupé
Caravan 1000
Rekord Berlina 2 puertas
Rekord Coupé
Rekord Caravan
Kapitän L

PORSCHE (Dr. Ing. h. c. F. Porsche K. G., Stuttgart-Zuffenhausen, Postfach 85)
1600 SC Coupé
Carrera Cabriolet
901

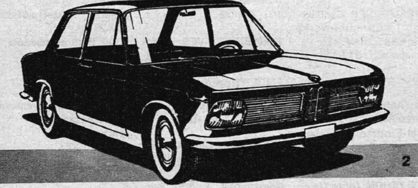
VOLKSWAGEN (Volkswagenwerke AG, Wolfsburg/Nielersachsen)
1200 Export Berlina
1200 Cabriolet
1200 Karmann-Ghia Cupé
1200 Karmann-Ghia Cabriolet
1500 Berlina
1500 Rural
1500 Karmann-Ghia Cupé



El Prinz 4, fabricado en Alemania por la NSU. Tiene 598 cm de cilindrada, consume 5,7 litros cada 100 km y desarrolla una velocidad máxima de 120 km.

NOVEDADES ALEMANAS











SEGÚN lo informado por la revista especializada "Deutsche Automobil Revue", las fábricas alemanas presentarán varias novedades en el próximo Salón de Francfort, que se inaugurará el 9 de setiembre. La Ford se hará presente con una versión renovada del conocido 12 M (ilustración 1), cuyas líneas son similares a las del reciente Taunus 17 M. La BMW, siempre según las declaraciones de la mencionada revista estaría preparando una berlina de 1300 cc y 60 HP, capaz de alcanzar los 150 km/h (ilustración 2), y una versión coupé del BMW 1800 cc (ilustración 3). También Opel renovará sus modelos en ocasión del mencionado salón, llevando un Kadett de 1200 cc (ilustración 4), y una nueva carrocería para la serie Rekord (ilustración 5), que ocupará el primer puesto de la línea integrada por el Kapitan, el Admiral y el Diplomat.



Special Rural, fabricado por la Holden de Australia. Tiene 2.262 cm de cilindrada, consume 11 litros cada 100 km y desarrolla una velocidad máxima de 133 km/h.

AUSTRALIA

HOLDEN (General Motors Holden's Pty. Ltd., Salmon St., Port Melbourne, Victoria)
Premier Berlina
Special Rural

AUSTRIA

STEYR-PUCH (Steyr-Daimler-Puch AG, Wien 1, Kärntnerring 7)
500 D
700 C

BRASIL

WILLYS (Willys - Overland do Brazil S. A., San Pablo)
Aero-Willys 2600

CHECOSLOVAQUIA

SKODA (Motokov, tr. Dukelskych hrdinu 47, Praga 7)
Octavia Touring Super Sport
Felicia Super
Felicia Combi
1202
TATRA (Motokov, tr. Dukelskych hrdinu 47, Praga 7)
603-2

CHINA (República Popular)

DONG-FENG
Eastwind

PHOENIX
Limousine

CHINA (Formosa)

YLN (Yue Loong Motor Company Ltd., 16 Sing Yang Street, Taipei)
704

ESPAÑA

SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo, Velázquez 36, Apartado 1173, Madrid 1)
600 D
1400 C
1500

TZ (Talleres Zaragoza, San Juan de la Peña 42, Zaragoza)
Sider

ESTADOS UNIDOS

APOLLO (International Motors Cars, Inc., 444 Harrison Street, Oakland 7, California)
GT Coupé

BUICK (General Motors Corporation, Buick Motor Division, Flint, Michigan)
Special Berlina De Luxe, 4 puertas
Special Coupé
Special Rural De Luxe, 6 plazas
Special Skylark Coupé
Special Skylark Cabriolet
Le Sabre Berlina 4 puertas
Le Sabre Hardtop 4 puertas
Le Sabre Cabriolet
Le Sabre Rural 6 plazas
Wildcat Sport Coupé
Wildcat Cabriolet
Electra 225 Berlina 4 puertas
Electra 225 Hardtop 4 puertas
Electra 225 Cabriolet
Riviera

CADILLAC (General Motors Corp., Cadillac Motor Car Division, 2860 Clark Avenue, Detroit 32, Michigan)
Serie 62 Berlina
Serie 62 Coupé
Berlina De Ville
Cabriolet De Ville
Fleetwood Eldorado Cabriolet



Interior de la fábrica Skoda, en Checoslovaquia.

REPETIMOS . . .

. . . ante las numerosas cartas recibidas, en las que se nos solicita el envío de números atrasados, comunicamos a los interesados que, para adquirir esos ejemplares, deben dirigirse personalmente a Distribuidora Universal, Herrera 513, Buenos Aires, en el horario de 11 a 19. También informamos a nuestros lectores que AUTOMUNDO no recibe suscripciones; la reserva de ejemplares debe tratarla el interesado directamente con su proveedor habitual.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Fleetwood Serie 60 Special Berlina
Fleetwood Serie 75 Limousine
CHECKER (Checker Motors Corp., 2016 North Pitcher Street, Kalamazoo 13 F, Michigan)
Marathon Berlina
Marathon Rural
Superba Berlina 6 plazas
Superba Rural
CHEVROLET (General Motors Corp., Chevrolet Motor Division, Genera Motors Building, Detroit 2, Michigan)
Corvair Serie 500 Coupé Standard
Corvair Monza Serie 900 Berlina
Corvair Monza Serie 900 Club Coupé
Corvair Monza Serie 600 Spider Cabriolet
Chevy II Nova Serie 400 Berlina 4 puertas
Chevelle 300 Rural 4 puertas
Chevelle Malibu Berlina
Chevelle Malibu SS Sport Coupé
Bel Air Berlina 4 puertas
Bel Air Rural 6 plazas
Impala Berlina
Impala Sport Berlina
Impala Sport Coupé
Impala SS Cabriolet
Impala Rural 6 plazas
Corvette Sting Ray Sport Coupé
Corvette Sting Ray Cabriolet
CHRYSLER (Chrysler Corp., 341 Massachussets Avenue, Detroit 31, Michigan)
Newport Berlina 4 puertas
New Yorker Hardtop 4 puertas
New Yorker Hardtop Berlina
New Yorker Rural 6 plazas
300 Hardtop 2 puertas
300 Cabriolet
Turbina Hardtop
DODGE (Chrysler Corp., Dodge Division, 7900 Joseph Campau Avenue, Detroit 31, Michigan)
Dart 170 Berlina 4 puertas
Dart 170 Rural
Dart 270 Berlina 4 puertas
Dart 270 Cabriolet
Dart 270 Rural
Dart GT Hardtop
Dart GT Cabriolet
330 Berlina 2 puertas
330 Rural 6 plazas
440 Berlina 4 puertas
440 Hardtop
440 Rural 6 plazas
Polara Berlina
Polara Hardtop 4 puertas
Polara Hardtop 2 puertas
Polara Cabriolet
Custom 880 Berlina
Custom 880 Hardtop 4 puertas



Buick Riviera, fabricado en los Estados Unidos. Tiene 6.556,35 cm de cilindrada, consume 20 litros cada 100 km y desarrolla una velocidad máxima de 200 km/h aproximadamente.

Custom 880 Cabriolet
Custom 880 Rural 6 plazas
FORD (Ford Motor Company, Ford Division, The American Road, Dearborn, Michigan)
Falcon Berlina 2 puertas
Falcon Futura Berlina 4 puertas
Falcon Sprint Hardtop
Falcon Sprint Cabriolet
Falcon Squire
Fairlane 500 Berlina 4 puertas
Fairlane 500 Sport Coupé
Fairlane 500 Custom Ranch
Galaxie 500 Berlina 4 puertas
Galaxie 500 Hardtop 4 puertas
Galaxie 500 XL Hardtop 2 puertas
Galaxie 500 XL Cabriolet
Country Squire 6 plazas
IMPERIAL (Chrysler Corp., Chrysler-Imperial Division, 12.200 E. Jefferson, Detroit 31, Michigan)
Crown Hardtop 4 puertas
Le Baron
INTERNATIONAL HARVESTER (International Harvester Export Co., 180 North Michigan Avenue, Chicago 1, Illinois)
1000 Travelall
KAISER JEEP (Kaiser Jeep Corporation, Toledo 1, Ohio)
Jeep Wagoneer 4 puertas
Jeep Universal CJ-5
LINCOLN (Ford Motor Company, Lincoln-Mercury Division, 3000 Schaefer Road, Dearborn, Michigan)
Continental Berlina
Continental Cabriolet
MERCURY (Ford Motor Co., Lincoln-Mercury Division, 3000 Schaefer Road, Dearborn, Michigan)
Comet 404 Berlina 4 puertas
Comet Villager
Comet Caliente Hardtop
Comet Caliente Cabriolet
Monterrey Berlina 2 puertas
Montclair Marauder Hardtop 4 puertas
Park Lane Cabriolet
Colony Park 6 plazas
OLDSMOBILE (General Motors Corp., Oldsmobile Division, Lansing 21, Michigan)
F-85 Berlina De Luxe
F-85 Cutlass Sports Coupé
F-85 Cutlass Cabriolet
F-85 Rural De Luxe
Jetstar 88 Celebrity Berlina
Jetstar 88 Holiday Berlina
Jetstar 88 Cabriolet
Jetstar I Sports Coupé
Dynamic 88 Holiday Berlina
Dynamic 88 Cabriolet
Dynamic 88 Rural Fiesta de 6 plazas
Super 88 Celebrity Berlina
Super 88 Holiday Berlina
Starfire Coupé
Ninety-Eight Luxury Berlina
Ninety-Eight Holiday Sports Berlina
Ninety-Eight Holiday Sports Coupé
Ninety-Eight Cabriolet
PLYMOUTH (Chrysler Corp., Plymouth Division, 6344 Lynch Road, Detroit 31, Michigan)
Valiant V-200 Berlina 4 puertas
Valiant V-200 Rural
Valiant Signet 200 Hardtop
Valiant Signet 200 Cabriolet
Belvedere Berlina 4 puertas
Belvedere Rural 6 plazas
Fury Hardtop 4 puertas
Fury Cabriolet
Sport Fury Hardtop
Fury Rural 6 plazas

Continuará

NOTA: No se contesta correspondencia anónima o firmada con seudónimo. La Dirección se reserva el derecho de publicar el nombre y domicilio de quien remite las preguntas.

"AUTOMOVILISMO" A LA ITALIANA



APENAS llegado de los Estados Unidos, donde recibió el "Globo de Oro", premio otorgado anualmente al actor más popular, Marcelo Mastroiani se dirigió a Milán para retirar un veloz y deportivo automóvil. El conocido actor manifestó a los periodistas que desde hace mucho tiempo deseaba poseer un coche italiano de elevadas performances. El modelo elegido fue un Lancia Flaminia SZ, carrozado por Zagato.

Consejos útiles:
CONTROL DE PRESIÓN



TODO automovilista que tenga los neumáticos de su coche en las condiciones que muestra el grabado, constituye sin duda un peligro para los demás usuarios de la ruta. Como consecuencia de una falta de presión, el dibujo de la banda de rodamiento ha desaparecido por completo en la zona que más esfuerzos debe realizar. La importancia de mantener la presión correcta del inflado se comprende si se piensa que, a 45 km/h, las paredes de un neumático se flexionan unas 400 veces por minuto. Por esta razón es aconsejable controlar periódicamente la presión del inflado, empleando, por supuesto, métodos más adecuados que el clásico puntapié.

Una encuesta realizada entre periodistas

JIM CLARK, El Mejor



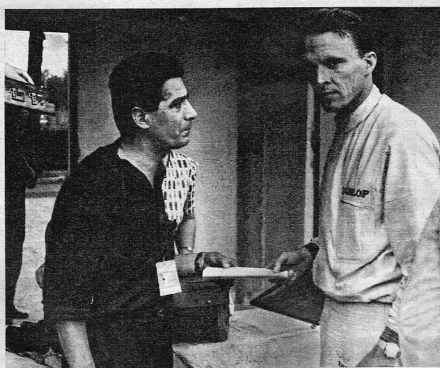
En el 50° Gran Premio del Automóvil Club de Francia, al pasar por la primera cuesta de Sansom Corner, los campeones van colocados en las mismas posiciones que en nuestra encuesta: 1°) Jim Clark, 2°) Dan Gurney, 3°) John Surtees.

Hace 10 años se realizó una encuesta entre las principales revistas especializadas europeas, con el fin de determinar una clasificación ideal para los corredores que, en 1954, habían tomado parte en los campeonatos mundiales. La temporada había señalado el retorno de la Mercedes, con sus triunfos en Reims y en todas las carreras en que participó (excepto en las de Silverstone y Barcelona), permitiendo que **Juan Manuel Fangio** conquistara su segundo título mundial, después del que obtuvo con el **Alfetta**, y del paréntesis de **Alberto Ascari**. Era una buena época, caracterizada por campeones como **Fangio, Ascari, Moss, González, Farina, Villoresi, Kling, Hawthorn, Behra** y por jóvenes valores, como **Castellotti, Maglioli, Musso** y **Mantovani**, que iniciaban entonces sus actividades. Pero no todos disponían de máquinas de categoría, y si Fangio y Kling contaban con la ventaja de la gran potencia de los Mercedes, no podía decirse otro tanto de Ascari y Villoresi, en los difíciles comienzos de Lancia, o de Farina, Hawthorn y González, obstaculizados por los duros momentos que pasaba la Ferrari.

¿Cuál era, en realidad, el verdadero valor de los campeones en actividad, y cuál era la clasificación más sincera, olvidándose de la influencia (casi siempre, decisiva en los resultados finales) de los medios mecánicos? El cuestionario que se presentó



Jim Clark fue declarado el mejor piloto de la temporada 1964. A pesar de que su Lotus no anduvo como él esperaba, ganó tres Grandes Premios. Tuvo, asimismo, suerte en Bélgica, pero ésta no lo acompañó en Montecarlo ni en México.



Enrico Vannini, representante de AUTOMUNDO, comenta con Dan Gurney, en Monza, las alternativas de la temporada 1964. Gurney es, quizá, el piloto que aún no ha descubierto todas sus posibilidades. Sin embargo, ganó dos Grandes Premios.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

especializados de todo el mundo consagró a:

Piloto de la Temporada 1964

a algunos de los mejores periodistas automovilísticos tendía, por tanto, a hacer justicia a la auténtica capacidad personal de los campeones del momento, juzgándose su estilo, su valor y su conducta en las carreras, y pasando por alto las ventajas o desventajas de una máquina más o menos eficiente, las incidencias de las carreras, las desgracias, etc. La clasificación obtenida le concedió el primer lugar a Juan Manuel Fangio, con 50 puntos, seguido de Stirling Moss (38), Alberto Ascari (34), Froilán González (30), Jean Behra (17), Karl Kling (15), Nino Farina (14), Maurice Trintignant (11), Umberto Maglioli (10) y Luigi Villoresi (10).

• • •

Ahora, a 10 años del experimento, se ha repetido la tentativa, recurriendo, como la vez anterior, a la cortesía de algunos de los más famosos periodistas deportivos. Hay que reconocer que la labor del jurado, para determinar cuál era **el mejor piloto de la temporada 1964**, no ha sido simple, porque debió juzgar estilos y valores de pilotos como **John Surtees, Jim Clark, Dan Gurney** y **Graham Hill,** que en el curso de este año han tenido una actuación similar: cada uno de ellos se adjudicó varios de los Grandes Premios en que se presentaron (con excepción de Gurney),



CLASIFICACIÓN GENERAL

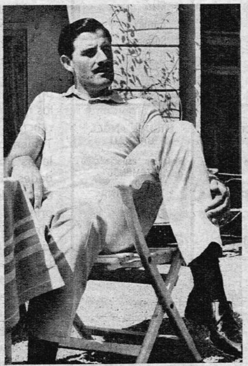
1	JIM CLARK	75 PUNTOS
2	DAN GURNEY	71 PUNTOS
3	JOHN SURTEES	58 PUNTOS
4	GRAHAM HILL	41 PUNTOS
5	LORENZO BANDINI	11 PUNTOS
6	BOHRINGER	8 PUNTOS
7	MC LAREN	5 PUNTOS
7	STEWART	5 PUNTOS
7	BRABHAM	5 PUNTOS
10	AALTONEN	2 PUNTOS
11	SIFFERT	1 PUNTO
11	PARNELLI JONES	1 PUNTO

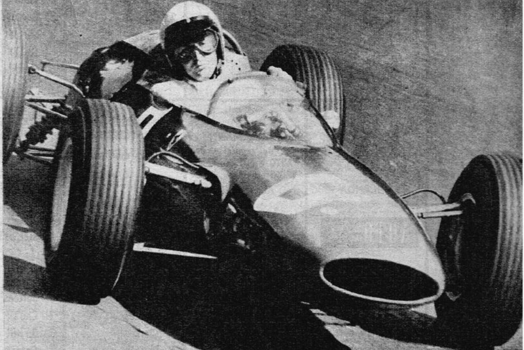
De la lectura de la clasificación general se deduce:

MEJOR PILOTO DE GRAN PREMIO: CLARK
MEJOR PILOTO DE FÓRMULA 3: STEWART
MEJOR PILOTO "TURISMO": BOHRINGER

Nota: Esta tabla ha sido confeccionada sobre la base del siguiente puntaje: 5 puntos al primero, 4 al segundo, 3 al tercero, 2 al cuarto y 1 al quinto.







(Izquierda) John Surtees, campeón del mundo, ocupa el tercer lugar en nuestra encuesta. En realidad, Surtees dio pruebas de su gran habilidad y valor, pero su inestabilidad y su rendimiento desigual han influido en el ánimo de nuestros entrevistados. (Centro) Graham Hill ha sido el piloto más regular y constante de la temporada 1964. Sus dotes de estilista son unánimemente apreciadas, aunque su falta de combatividad no le ha permitido superar los límites de su BRM. (Derecha) Lorenzo Bandini, quinto en la clasificación general, tendría, quizá, que controlar su entusiasmo. Es un piloto muy valiente y veloz.

ASÍ HAN RESPONDIDO LOS PERIODISTAS DEPORTIVOS CONSULTADOS POR "AUTOMUNDO"	**PIERRE ABOUT** Jefe de redacción de "L'EQUIPE" **FRANCIA** L'EQUIPE 1. G. Hill 2. Clark 3. Surtees 4. Brabham 5. Mc Laren	**JEAN BERNADET** Redactor automovilístico de "L'EQUIPE" **FRANCIA** L'EQUIPE 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees 4. G. Hill 5.	**ENRICO BENZING** Redactor automovilístico de "LA GAZZETTA DELLO SPORT" **ITALIA** La Gazzetta dello Sport 1. Surtees 2. Clark 3. Gurney 4. G. Hill 5. Bandini	**ALAIN BERTAUT** Redactor de "L'ACTION AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE" **FRANCIA** l'Action 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees 4. G. Hill 5. Mc Laren
SEVERO BOSCHI Jefe del servicio deportivo de "IL RESTO DEL CARLINO" **ITALIA** il Resto del Carlino 1. Clark 2. Gurney 3. G. Hill 4. Surtees 5. Brabham	**BERNARD CAHIER** Colaborador de "SPORT CAR" **FRANCIA** SPORTS CAR GRAPHIC 1. Gurney 2. Surtees 3. Clark 4. Bandini 5. Siffert	**JOHN CAMSELL** Colaborador de revistas estadounidenses y europeas **GRAN BRETAÑA** 1. Gurney 2. Clark 3. Surtees 4. Bandini 5. G. Hill	**WILLIAM CARROLL** Colaborador de revistas de EE. UU. y europeas **ESTADOS UNIDOS** 1. Surtees 2. Gurney 3. Bohringer 4. Clark 5. Parnell-Jones	**PAUL DELRIVIERE** Redactor automovilístico de "LES SPORTS" **BÉLGICA** 1. Gurney 2. Clark 3. Bandini 4. Surtees 5. G. Hill
PAUL FRERE Colaborador de revistas europeas **BÉLGICA** 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees G. Hill 5. Mc Laren	**PETER GARNIER** Redactor deportivo de "AUTOCAR" **GRAN BRETAÑA** Autocar 1. Clark 2. G. Hill 3. Gurney 4. Surtees 5. Brabham	**KLAUS PETER HEIM** Jefe de redacción de "ADAC-MOTORWELT" **ALEMANIA** ADAC motorwelt 1. G. Hill 2. Clark 3. Gurney 4. Surtees 5. Mc Laren	**SERGIO FAVIA DEL CORE** Jefe de redacción de "MOTOR" **ITALIA** Motor SETTIMANALE ITALIANO DEL MOTORE 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees G. Hill 5. Bandini	**PHILIP TURNER** Jefe de redacción de "MOTOR" **GRAN BRETAÑA** Motor 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees 4. G. Hill 5. Stewart
F. J. VAN DER VLUGT Jefe de redacción de "AUTO VISIE" **HOLANDA** AUTO Visie 1. Bohringer 2. Stewart 3. Gurney 4. Aaltonen 5. Surtees	**H. U. WIESELMANN** Jefe de redacción de "AUTO MOTOR UND SPORT" **ALEMANIA** auto motor sport 1. Clark 2. Gurney 3. Surtees 4. G. Hill 5. Mc Laren	**HANS PATLEICH** Periodista especializado **AUSTRIA** 1. Gurney 2. Surtees 3. Clark 4. G. Hill 5. Brabham	**GREGOR GRANT** Director de "AUTOSPORT" **GRAN BRETAÑA** AUTOSPORT Britain's Motor 1. Surtees 2. Clark 3. G. Hill 4. Gurney 5. Bandini	**MIGUEL ANGEL BARRAU** Redactor especializado de "AUTOMUNDO" **ARGENTINA** automundo 1. Gurney 2. Clark 3. Surtees 4. G. Hill 5. Bandini

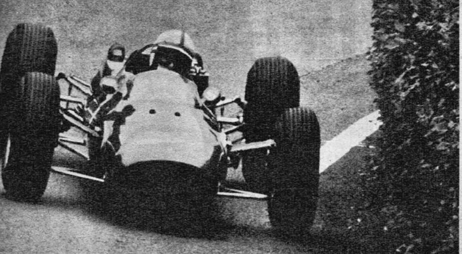
JIM CLARK, e igualaron, casi, en la última prueba del campeonato mundial, el Gran Premio de México, que, como se recordará, se ganó gracias a acontecimientos fortuitos.

• • •

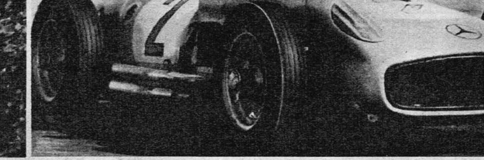
Hace 10 años, Charles Faroux, decano de los periodistas deportivos europeos, escribía lo siguiente, con respecto a la encuesta: "No es fácil juzgar a pilotos que no tienen autos de igual potencia, y cuyas victorias están condicionadas a tantos azares y elementos extraños". Y en "L'Equipe", volvía a repetir: "La masa de los espectadores asiste a las carreras desde lo alto de las tribunas, en el centro de una recta, en la cual los pilotos no juegan un papel muy importante. Por tanto, el público no puede juzgar más que en base a los tiempos que se indican después de cada vuelta. Y si yo puedo pedirle a Albert Divo (un gran piloto de los años 20) que se coloque en los puntos estratégicos del circuito para que me comunique su opinión —que nadie podrá discutir—, eso no me permite dar con toda exactitud una clasificación real, porque Divo me dirá que Farina se portó muy bien, como Fangio, como Ascari . . . y eso será relacionando el comportamiento con el auto, porque no todas las máquinas ofrecen los mismos recursos, ni poseen los mismos factores de aceleración y adherencia".

Teniendo en cuenta las dificultades señaladas por Faroux, acerca de las posibilidades de dar una clasificación seria y exacta del piloto ideal, hemos tratado de orientar nuestra encuesta de modo de reunir las más diversas y concretas indicaciones sobre el estilo, el rendimiento y la conducta de los pilotos que han tomado parte en los Grandes Premios de 1964. El cuadro derivado del conjunto de juicios puede ser discutible, pero, sin duda, resulta interesante y digno de la consideración más atenta. En esto nos ha favorecido, de un modo decisivo, la clase y la personalidad de los protagonistas del actual momento automovilístico deportivo.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



John Surtees, con la Ferrari 158, vence en el Gran Premio de Alemania.



Juan Manuel Fangio ocupó, en la encuesta de 1954, el primer puesto, con 50 puntos. El segundo lugar le correspondió a Stirling Moss, que totalizó 38 puntos.

La suma de sufragios se ha volcado, decididamente, sobre Jim Clark, el hombre que, con su impetuosidad, ha conseguido, más que ninguno, entusiasmar al público de todos los circuitos. Lo que más gusta de Clark es su combatividad, su deseo de ir a la cabeza desde el comienzo y permanecer allí hasta el final. Su técnica está más cerca a la de Ascari, Nuvolari, Moss, que a la de Fangio, Varzi o Brabham. Es un corredor racional, reflexivo, y, quizá, su mayor virtud sea la de saber concentrarse con una intensidad superior a la media, para conseguir sus fines. De ello deriva, también, su generosa conducta en las carreras. Su fogosidad nace del razonamiento. Aunque Clark no es un piloto mecánico, es bastante completo y ha sabido siempre sacar de su máquina mucho más de lo que ella ponía a su disposición.

Dan Gurney es un corredor difícil de juzgar, quizá porque todavía no pudo (a causa de la fragilidad de su auto) encontrar con qué expresar lo mejor que tiene.

Desde hace años, no solamente Stirling Moss dice que Surtees es un gran campeón, sino que lo confirman empresas como las de Nürburgring, en un circuito donde la clase del piloto cuenta mucho más que la del auto. Hoy figura entre los grandes, con Gurney, Clark y Hill, y, si sabe mantener su rendimiento medio en el nivel constante de Nürburgring, va a dar muchos dolores de cabeza a los demás, porque Surtees es un perfecto mecánico y un gran corredor.

Graham Hill es considerado uno de los mejores estilistas y uno de los pilotos más versátiles y completos. Es regular y constante; aprovecha, como Surtees, las dotes de su auto. Óptimo conocedor de la mecánica, sabe cómo llevar su coche a la meta.

Lorenzo Bandini es la revelación de 1964 y, con razón, se lo ha incluido, por primera vez, entre los "grandes" del automovilismo. Excelente mecánico y discreto estilista, tuvo oportunidad de descollar y no perdió la ocasión.

LOS PERIODISTAS HAN DICHO

PIERRE ABOUT

"Mi clasificación es la que publiqué el sábado 26 de diciembre de 1964 en 'L'EQUIPE', y ha sido preparada considerando todas las carreras (Grand Prix, prueba de resistencia, carrera de montaña), de tal modo que ella expresa la calidad del piloto y su regularidad, elemento esencial, en mi opinión, del comportamiento de un campeón automovilista."

SEVERO BOSCHI

"No dudé en ningún instante de mi clasificación, excepto en el quinto puesto, que poddía haber sido para Bandini o para Mc Laren, casi con igual derecho."

BERNARD CAHIER

"Mi elección de los pilotos de 1964 es muy sencilla, y se basa en los méritos generales de los corredores, sin tener en cuenta los resultados del campeonato del mundo. Yo pondría a Gurney en el primer puesto porque es un piloto extraordinario, siempre cómodo en cualquier tipo de auto. A Surtees, en el segundo: es un piloto lleno de fuego, que ha contribuido mucho al retorno de la Ferrari a la Fórmula 1. Luego, a Clark, el asombroso escocés, que conduce en la carrera con la tranquilidad de un Fangio o de un Moss. Bandini tendría, quizá, que controlar su entusiasmo, pero es un volante muy valeroso, muy veloz y que ha 'hecho' una buena temporada el año pasado. Merece, pues, el cuarto lugar. Joseph Siffert, por fin, en el quinto: es el mejor piloto independiente, y el auténtico retrato del corredor valiente y sin asistencia técnica, que ha sabido imponerse."

JOHN CAMSELL

"Dan Gurney, Jim Clark, John Surtees, Lorenzo Bandini y Graham Hill son los cinco pilotos que, a mi juicio, se han mostrado más hábiles en los Grandes Premios de la temporada pasada. Considero al estadounidense Dan Gurney como un profesional de primer orden, que ha tenido muy mala suerte el año pasado. Con una razonable dosis de fortuna, creo que puede aspirar a llegar a ser el campeón del mundo. Pongo en segundo lugar a Jim Clark, porque lo considero un artista del volante: sus sustanciosas prestaciones y su comportamiento tranquilo y confiado, unidos a su soberbia habilidad, hacen que las carreras de Gran Premio se asemejen a juegos de niños. John Surtees, mi número tres, es un campeón del mundo perfecto en dos como en cuatro ruedas, y se ha demostrado digno de tal honor, después de un comienzo tardío en la temporada 1964. En cuanto a Bandini, aunque no ha ganado más que un Gran Premio, lo considero uno de los pilotos más prometedores del año, y recuerdo, a ese respecto, el excelente respaldo que le dio a la victoria de Surtees, en Monza. Mi número cinco —Graham Hill, el anterior campeón del mundo— no ha hecho una temporada espectacular, aunque indudablemente, dispone de mayores recursos, que serán apreciados en la próxima temporada."

KLAUS PETER HEIM

"Respondiendo al cuestionario de cuáles son los mejores pilotos del Gran Premio, puedo indicar sólo tres nombres acerca de los que se puede decir algo, en mérito a su destreza: Graham Hill, Clark y Gurney. Entre los otros pilotos indicaría a Surtees y a Mc Laren, que poseen más bien el arte del manejo en general, más que una verdadera destreza."

F. J. VAN DER VLUGT

"Creo que la elección del corredor que se ha distinguido principalmente en las carreras del año pasado no debe limitarse a los pilotos que tomaron parte en las carreras de Fórmula 1 del Campeonato Mundial, sino que debe extenderse también a los corredores que se han distinguido en otras especialidades del deporte automovilístico, entre los que se encuentran, en las carreras de turismo, Bohringer, y el as de los rallys: Aaltonen."

Un triunfo del clan Garavaglia

NUEVAMENTE FORD "T" EN LAS RUTAS



EN MEDIO de una densa nube de polvo, que por momentos oscurecía el radiante sol de mediodía, y del rugir de sus poderosos motores, los estilizados monstruos mecánicos cruzaron la línea de llegada, completando así la prueba de seis vueltas sobre un circuito de cinco kilómetros, disputada el pasado 25 de mayo en la localidad de Cañuelas. Los vecinos de la zona lloraban, no sabemos si emocionados por la apocalíptica escena o de la alegría de pensar que podrían volver a dormir de noche, ya que en los últimos quince días sus sueños se veían interrumpidos por "almas en pena" que a bordo de demoníacas máquinas circulaban por las calles principales del pueblo, afinando los delicados motores. Media hora después de finalizada la prueba, y cuando el polvo se hubo asentado, pudimos reconocer a los pilotos y determinar la clasificación general. El primer puesto fue ocupado por el binomio Garavaglia-Garavaglia, seguidos por Donati-Crespo. Merece destacarse la actuación del equipo Pavesi-Amundarain, que piloteando un Ford de un bien balanceado diseño, se ubicó cómodamente en el último puesto, seguido de cerca por "La lechuza", camión de auxilio así bautizado por haber prestado sus servicios en una empresa de pompas fúnebres desde principios de siglo hasta hace pocos meses. En síntesis, un amplio y bien merecido triunfo del clan Garavaglia, que superó la barrera de los 100 km/h en algunos tramos del circuito, demostrando su capacidad conductiva y mecánica.

CLASIFICACIÓN GENERAL

1º	Garavaglia-Garavaglia	Ford
2º	Sabino-Donati	Ford
3º	Sánchez-Sánchez	Ford
4º	Ezquerra-Torres	Ford
5º	Noceda-Guerrero	Ford
6º	Garra-Garavaglia	Ford
7º	Donati-Crespo	Ford
8º	Laino-Mussa	Chevrolet
9º	Pavesi-Amundarain	Chevrolet



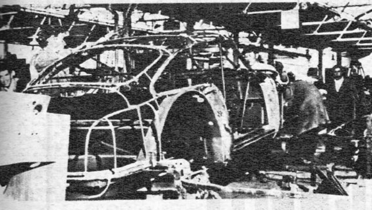
El Ford T de los hermanos Sánchez, uno de los más "originales" de fábrica.

¿SERÁ ÉSTE EL NUEVO PRODUCTO FORD?

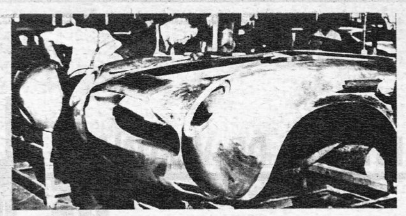
EN LA competencia organizada por la Peña Fordte de Cañuelas intervino una máquina de líneas poco conocidas, que ostentaba en su cola la leyenda: Futura II. Según nos informó su propietario, se trata de uno de los prototipos realizados por dicha fábrica para su nuevo modelo. Estas competencias servirán de duro banco de pruebas para las soluciones adoptadas. No es seguro que este modelo pueda ser lanzado al mercado el año próximo dado que, como puede apreciarse en la ilustración, sus líneas difieren sensiblemente de las del Futura actual, lo que hará necesario reformas de importancia en la línea de montaje.



http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



La superestructura de tubos de acero de pequeño diámetro, que forma el esqueleto del nuevo Aston Martin de Gran Turismo, es montada sobre la plataforma del chasis.



Operarios de la Aston Martin trabajan en la parte anterior de la carrocería de un DB 5, en la planta que la casa británica posee en Newport Pagnell.

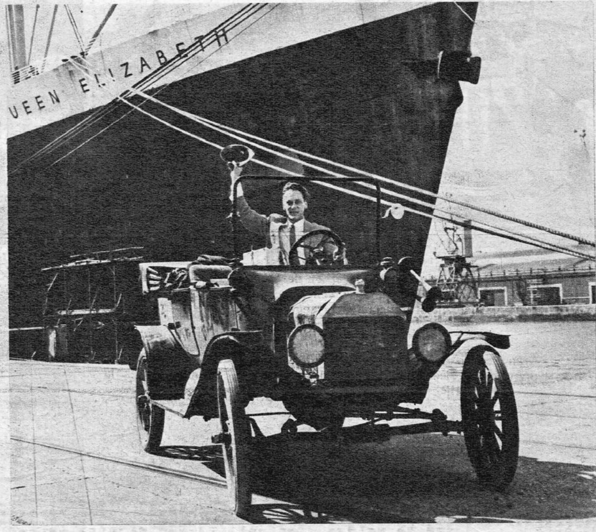
MUY VELOZ

Los carroceros completan luego el trabajo, empleando utensilios especiales. Después, la carrocería tendrá que ser terminada y barnizada antes del montaje del motor, la caja de velocidades, la suspensión, el sistema de dirección y otros mecanismos auxiliares.
En el taller de terminación, los operarios (hay más de 600 en el establecimiento) se dedican a cortar pieles, fabricar almohadones y respaldos, revestimientos y capotas.
Cerca del taller de montaje, los carroceros fabrican las bases de madera, los listones para el equipo interno de los autos, y las entregan a los encargados del revestimiento y aplicación de la tapicería.
Los autos son luego controlados, probados, corregidos y, si es necesario, probados nuevamente. Salen por fin de la fábrica a un ritmo de 15 por semana.
El motor standard es un 6 cilindros, con dos árboles de levas a la cabeza, tapa de cilindros de aluminio, y un cigüeñal montado sobre siete bancadas. Tiene una cilindrada de 3.995 cc y desarrolla 282 HP, mientras que el **nuevo motor Vantage**, alimentado por tres carburadores de doble cuerpo y contando con la misma cilindrada, desarrolla 325 HP. Este último motor permite una aceleración de 0 a 160 km/h en 16,3 segundos.

JOHN CAMSELL

"SE ES JOVEN HASTA LOS CIEN AÑOS..."

Esto lo dedujo el geólogo estadounidense Frederick Stugard, no al analizar las rocas de alguna región remota, ni al hacer sus flexiones diarias frente al espejo, sino luego del incidente provocado por los empleados de la aduana, en el muelle de Southampton, cuando se disponía a marchar a su casa en el Ford T que traía en el Queen Elizabeth. "¿Tiene algo para declarar?", le había preguntado el **vista**, mientras comprobaba que Mr. Stugard tenía residencia establecida en Inglaterra. "Un momento —había acotado luego—. Usted tiene que pagar derechos sobre su auto". Sí, así lo establecía la reglamentación 65 por ciento sobre el valor intrínseco del mismo (25 por ciento por impuestos de compra, 25 por ciento por impuestos de importación y 15 por ciento de sobretasa). Mr. Stugard, que está trabajando en el oleoducto de North Sea, refutó que ese carro era una antigüedad. El empleado explicó que los objetos que tienen más de cien años son considerados como piezas antiguas. Sobre este punto, el geólogo no se puso de acuerdo con los **vistas**, que insistieron en cobrar el derecho. "Bueno —dijo, por fin, Mr. Stugard— ¿y cuál es el valor de este auto? Yo pagué 1.000 libras, pero creo que éste no es el precio que debe tenerse en cuenta para un automóvil que hace 50 años no valía ni 375 dólares". Como los empleados no supieron tasar el Ford T, Mr. Stugard protestó: "Entonces ténganlo en el depósito hasta que vuelva a Nueva York". Pero más tarde, al comprobar, en su pasaporte, que de los dos años que establecían su residencia, más de doce meses había pasado fuera de Inglaterra, volvió exclamando: "No tengo que pagar derechos", y exhibió su documento. Fue así que Mr. Stugard pudo llegar a su casa de Luchess, montado en su famoso Ford T.



OTRA HISTORIA DE VERONA

LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

(2ª nota)

por DIEGO BARACCHINI



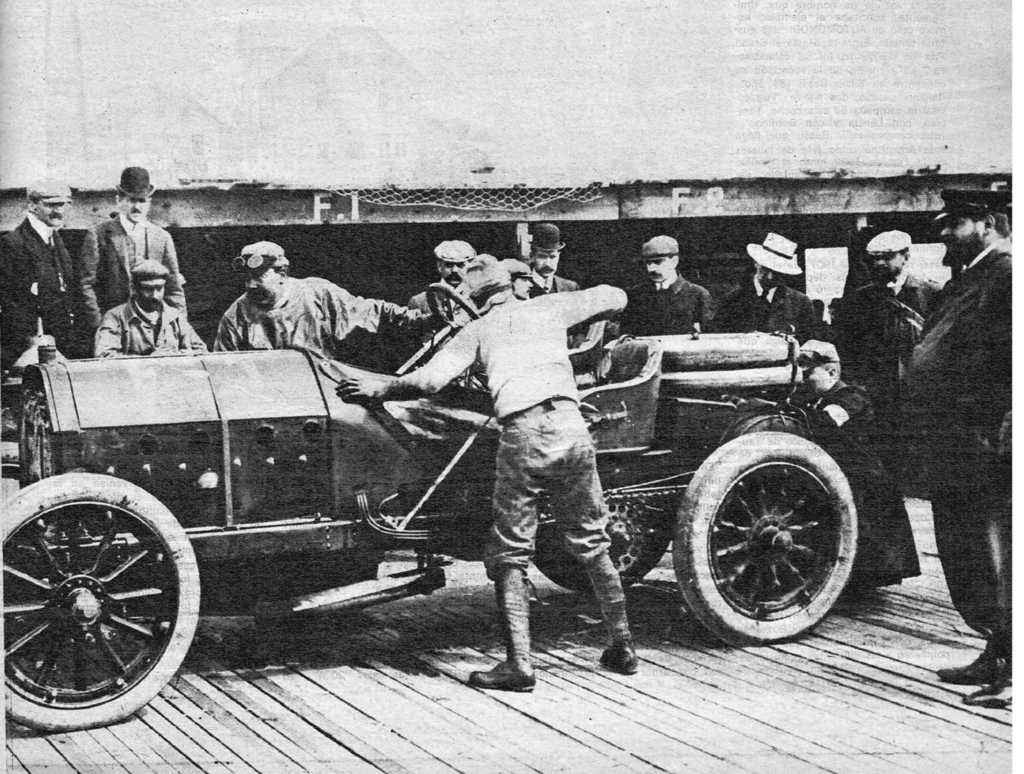


En la Targa Florio, disputada el 21 de abril de 1907 en el circuito della Madonie, Felice Nazzaro vence a 54,086 km/h, precediendo a 46 participantes. Lancia fue el segundo.

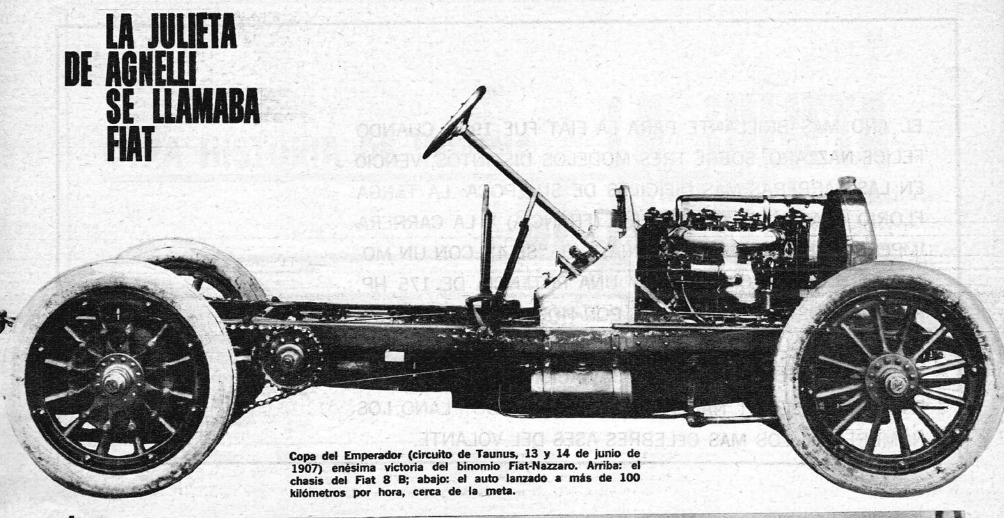
Gran Premio de Francia (circuito de Dieppe, 2 de julio de 1907): un alto de Vicenzo Lancia en el box de Fiat. Su máquina es la F1 de 130 HP.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

EL AÑO MÁS BRILLANTE PARA LA FIAT FUE 1907, CUANDO FELICE NAZZARO, SOBRE TRES MODELOS DISTINTOS, VENCIÓ EN LAS CARRERAS MÁS DIFÍCILES DE SU ÉPOCA: LA TARGA FLORIO (ITALIA), EL GRAND PRIX (FRANCIA) Y LA CARRERA IMPERIAL DE TAUNUS (ALEMANIA). - EL "SB-4", CON UN MOTOR DE CUATRO CILINDROS Y UNA POTENCIA DE 175 HP, ALCANZA LOS 193 KILÓMETROS POR HORA. - LAS CARRERAS AMERICANAS: LAS COPAS VANDERBILT, MINNEAPOLIS Y AMÉRICA. - EL AUTOMOVILISMO Y LA AVIACIÓN: LAS PROEZAS DE FARMAN Y BLÉRIOT HACEN PASAR A SEGUNDO PLANO LOS NOMBRES DE LOS MÁS CÉLEBRES ASES DEL VOLANTE.



LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT



Copa del Emperador (circuito de Taunus, 13 y 14 de junio de 1907) enésima victoria del binomio Fiat-Nazzaro. Arriba: el chasis del Fiat 8 B; abajo: el auto lanzado a más de 100 kilómetros por hora, cerca de la meta.

Al comenzar a escribir la segunda parte de esta nota, fui interrumpido por la voz de un hombre que, tímidamente, solicitaba el ejemplar número cero de AUTOMUNDO: "Me gustaría tenerlo. En la tapa está el Grand Prix de 1907. Yo fui su **colaudatore**". La atención de la redacción se concentró en Silvio Bassi (84 años, italiano, casado, dos hijos): "Fue colosal la campaña de este coche. También, con Lancia y con Bordino... ¡qué campeones!". Bassi, que llegó a la Argentina como jefe de talleres de la Fiat en 1922 junto al modelo F519 ("era todo un potentado: ganaba 550 pesos"), había ingresado a aquella empresa en 1903 como obrero, pasando a ser, luego, probador de coches: "Allí conocí a todos los ases del volante de entonces: Nazzaro, Lancia, Bordino..."

Bassi recuerda que 1907 fue el mejor de todos los años deportivos para Fiat, y el que consagró a Felice Nazzaro como el más grande campeón automovilista de su época. El desquite italiano contra el predominio de los autos franceses era algo que se presentía hacía mucho tiempo, y los triunfos obtenidos por la Fiat en 1905 daban prueba de ello. En el calendario deportivo de 1907 figuraban tres carreras de importancia internacional: la **Targa Florio**, en el **circuito della Madonie** (Italia), la **Copa del Emperador**, en el **circuito de Taunus** (Alemania) y el **Grand Prix de Francia**, en el **circuito de Dieppe** (Francia). Tres carreras con reglamentaciones distintas: en la Targa Florio, limitación de diámetro de cilindro; en la Copa del Emperador, limitación de cilindrada (8 litros) con un peso mínimo de 1.175 kg; en el Grand Prix del Automóvil Club de Francia limitación de consumo (30 litros por cada 100 kilómetros). Para poder participar en las tres competencias, las casas automovilísticas se vieron en la necesidad de preparar tres modelos distintos, con características que correspondieran a las diferentes condiciones de las carreras.

"En aquella época —dice Bassi—, la dirección técnica de la empresa estaba a cargo del abogado Carlo Cavalli, sucesor de Enrico, que se había retirado en 1906 por razones de salud". Hombre de leyes contra su voluntad, Carlo Cavalli, estudiante apasionado de los problemas de la mecánica, fue el proyectista más fecundo que tuvo la Fiat en sus primeros veinte años de vida. Su actividad, que duró hasta 1928, la desarrolló sobre todo en el estudio de los autos de carrera. Bajo su dirección, los técnicos de la casa turinesa trabajaron con ardor en la preparación de los tres modelos destinados a las carreras de 1907, que tantas satisfacciones iban a procurar a la Fiat y a los deportistas italianos. Bassi recuerda cuando Giovanni Agnelli confió a Felice Nazzaro, jefe del equipo, "tres autos verdaderamente formidables, cuyas siglas se hicieron bien pronto famosas en el mundo entero: '20 B', 'F 2' y '8 B'".

LA TARGA FLORIO

El 21 de abril de 1907, los tres Fiat 28-40 HP, con las siglas "20 A", "20 B" y "20 C", conducidos por Lancia, Nazzaro y Cagno, intervenían en la 2ª Targa Florio, en el circuito della Madonie. Este circuito era considerado como uno de los más difíciles y trabajosos. En la 2ª Targa Florio se habían inscripto los campeones más famosos de casi todos los países, especialmente los franceses. De esta forma, junto a los pilotos italianos se encontraban los mejores volantes de las casas de Francia, desde Hemery a Wagner y de Duray a Gabriel.

En la partida se alinearon 46 autos y la carrera, verdaderamente emocionante, fue disputada hasta la última vuelta.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Felice Nazzaro al volante del "S B 4", victorioso en el encuentro Napier-Fiat, del 8 de junio de 1908, en Brooklands: 10 vueltas a una media de 152,155 km|h, superando en el final los 193 km/h.



A la meta final llegó primero el francés Duray, seguido, a pocos segundos de diferencia, por Lancia, y detrás de él, a unos minutos, por Nazzaro. Los franceses aclamaban ya la victoria de su compatriota, cuando el jurado, después de hacer el cómputo del tiempo empleado por los corredores en recorrer las tres vueltas del circuito (450 kilómetros), declaraban vencedor a Felice Nazzaro, y en segundo lugar a Vicenzo Lancia. Duray tuvo que conformarse con el cuarto puesto.

Silvio Bassi (84 años, italiano) solicitó el ejemplar número cero de AUTOMUNDO: "Me gustaría tenerlo. En la tapa está el Grand Prix de 1907. Yo fui su 'colaudatore'. Fue colosal la campaña de este coche".

LA COPA DEL EMPERADOR

El 13 y el 14 de junio de ese mismo año se corría en el Taunus, Alemania, la Copa del Emperador, la mayor competición europea, de acuerdo con la cilindrada. El público y los diarios y revistas internacionales siguieron con mucho interés el desarrollo de este acontecimiento; 92 autos de siete naciones se habían inscripto en la prueba. Alemania con 33 autos, Francia con 21, Italia con 19, Bélgica con 10, Inglaterra con 4, Suiza con 3, y Austria con 2. La Fiat presentó sus tres coches tipo Taunus, confiados a Nazzaro, Lancia y Wagner, que había dejado la Darracq por la Fiat.

El circuito, de una longitud de 118,100 kilómetros, debía ser recorrido cuatro veces, pero, a causa de lo angosto de la carretera entre las ciudades de Esch y Weillburg y la gran cantidad de participantes, se disputaron antes dos eliminatorias de 232,200 kilómetros cada una, equivalente a dos vueltas del circuito. Los primeros veinte corredores clasificados en cada una de ellas fueron admitidos en la prueba final, que se disputó en las cuatro vueltas reglamentarias.

La superioridad de la Fiat se manifestó desde el primer día. Lancia venció en la primera eliminatoria; Nazzaro y Wagner se clasificaron en el primero y segundo lugar de la segunda. La carrera final constituyó un verdadero triunfo para la casa turinesa, y la Copa del Emperador fue ganada por el binomio Nazzaro-Fiat. Wagner se ubicó en el quinto lugar y Lancia en el sexto.

GRAND PRIX DE FRANCIA

El 2 de julio de 1907 se corrió la última gran prueba automovilística del año: el Grand Prix del Automóvil Club de Francia, en el circuito de Dieppe. Competían 37 coches de seis países, y, en esta ocasión, Francia presentaba 20 autos. Los bólidos rojos de Italia estaban representados por tres Fiat: "F 1" (Lancia), "F 2" (Nazzaro) y "F 3" (Wagner), el mismo equipo victorioso de Taunus.

La distancia total a recorrer era de 769,880 kilómetros, equivalente a diez vueltas del circuito, y la fórmula del Grand Prix era como había dicho, la de limitación de consumo (30 litros por cada 100 kilómetros).

Más de 2.000 italianos habían viajado a Francia para presenciar la gran carrera. El directorio de la Fiat, en-

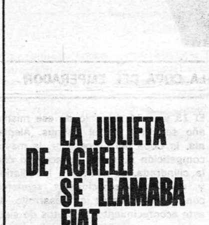
Una de las vueltas de Felice Nazzaro durante el Gran Premio de Francia de 1907 (769,880 kilómetros), que ganó con una media de 113,612 kilómetros por hora (la vuelta más veloz en 38' 16", a 119,981 km/h).

cabezado por Giovanni Agnelli, se desplegaba en la tribuna de honor. El primero en partir fue Vicenzo Lancia, seguido por los demás corredores con una diferencia de un minuto entre uno y otro. "Esta carrera fue la obra maestra de Nazzaro", nos dice Silvio Bassi. Saliendo con mucha prudencia para ahorrar combustible, aumentó luego la velocidad de modo cronométrico, para emplear a fondo todas las posibilidades de su "F 2" en un final triunfal. Nazzaro venció con una media horaria de más de 113 kilómetros, dosificando el consumo de combustible hasta tal punto que, después de la llegada, aún quedaban en el tanque 12 litros y medio de nafta.

"Los italianos delirábamos de alegría —exclama Bassi— y con nuestros gritos ahogábamos los aplausos de más de veinte mil franceses que reconocían la merecida victoria del auto italiano."

Felice Nazzaro recibió la copa de manos del ministro Barthou, que le dijo: "Me alegré con usted el año pasado cuando llegó segundo, y hoy me congratulo de verlo ocupar el primer puesto: se lo merece".

De "Les Sports", revista deportiva de la época, extraemos este párrafo: "Es inútil ocultarlo: la derrota de la industria francesa ha sido completa y el triunfo de los italianos, rotundo y brillante" (14-7-1907).



LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

SELWIN EDGE Y LA FIAT

La triple victoria obtenida en 1907 había acrecentado la fama de Felice Nazzaro y lo había llevado a la primera línea de los corredores automovilísticos, tanto que hasta el inglés Selwin Edge pensó en desafiarlo en una carrera de velocidad, en la pista de Brooklands.

Edge, piloto acreditado de la casa Napier (que construía los automóviles ingleses más veloces), había corrido ya con muchas casas europeas y había salido siempre victorioso.

Fue así que Edge envió una invitación a la Fiat, pero ésta no quiso aceptarla: la preparación de un auto especial era muy costosa y eran necesarios, además, varios meses para su construcción. En ese momento, la casa turinesa se hallaba entregada a la preparación de los coches que debían competir en las carreras ya anunciadas en el calendario deportivo de 1908. Por otra parte, recientemente, había firmado sus primeros contratos importantes con Inglaterra, Estados Unidos y Francia y se disponía a exportar los taxis 60 HP. También tenía en estudio la construcción de motores pesados para sumergibles y motores de aviación.

Sin embargo, Selwin Edge no se dio por vencido, y seguro de obtener una clamorosa victoria, se ofreció a comprar el auto que la Fiat construyese, con la condición de que Nazzaro compitiese con él.

La Fiat aceptó y preparó en tiempo récord el "S B 4", al que dotó de un motor de cuatro cilindros que desarrollaba una potencia de 175 HP, que, en carrera, le permitiría alcanzar los 190 kilómetros por hora. El match Napier-Fiat tuvo su epílogo en la pista de Broocklands, el 8 de junio de 1908. Una inmensa multitud había acudido al autódromo, atraída por los nombres de Edge y de Nazzaro. La prueba consistía en diez vueltas del circuito, equivalentes a 44,360 kilómetros.

Cuando las máquinas se alinearon para la partida, se vio que Edge había sido sustituido por F. Newton, más joven que él y que, probando los poderosos Napier, había logrado al-

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



20 LA STAMPA SPORTIVA

1908

America del Nord

Meeting Internazionale Automobilistico della FLORIDA

trionfo della

F.I.A.T.

La Fiat Ciclone, 75 HP, vincitrice delle 100 miglia, guidata da Cedrino nelle corse della Florida. (Fotog. Penazzo, New York).

Campionato Internazionale (Trofeo Minneapolis)	(100 Miglia)	1° FIAT in ore 1,50,20" guidata da **Cedrino**
Coppa dell' Automobile Club d'America	(256 Miglia)	1° FIAT in ore 3,21,27" 2/5 guidata da **Cedrino**
Coppa Vanderbilt	(300 Miglia)	1° FIAT in ore 3,53,44" guidata da **Cedrino**

Tanto per incominciare l'anno 1908!...

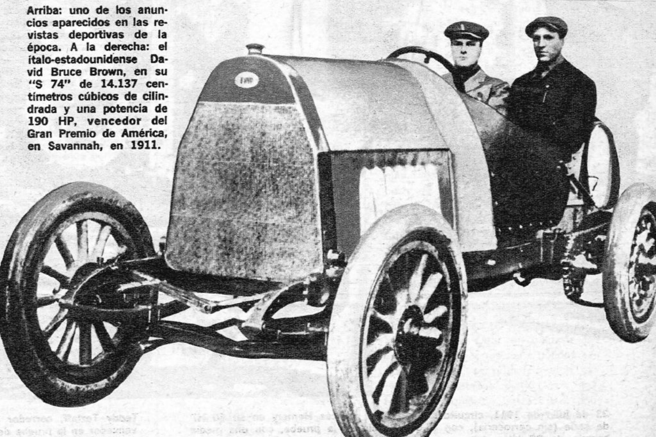
Ecco un trionfo mai registrato da nessun'altra Casa del Mondo.

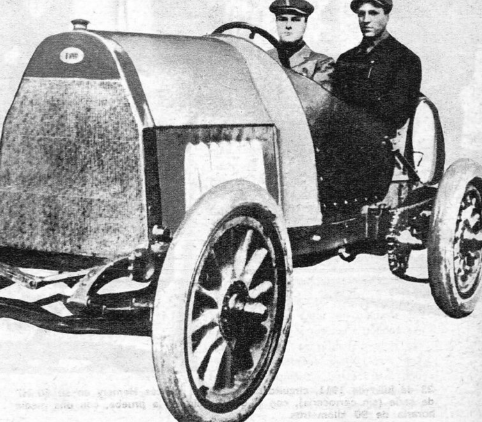
Fabbrica Italiana Automobili - Torino — (Società Anonima - Capitale L. 9.000.000)

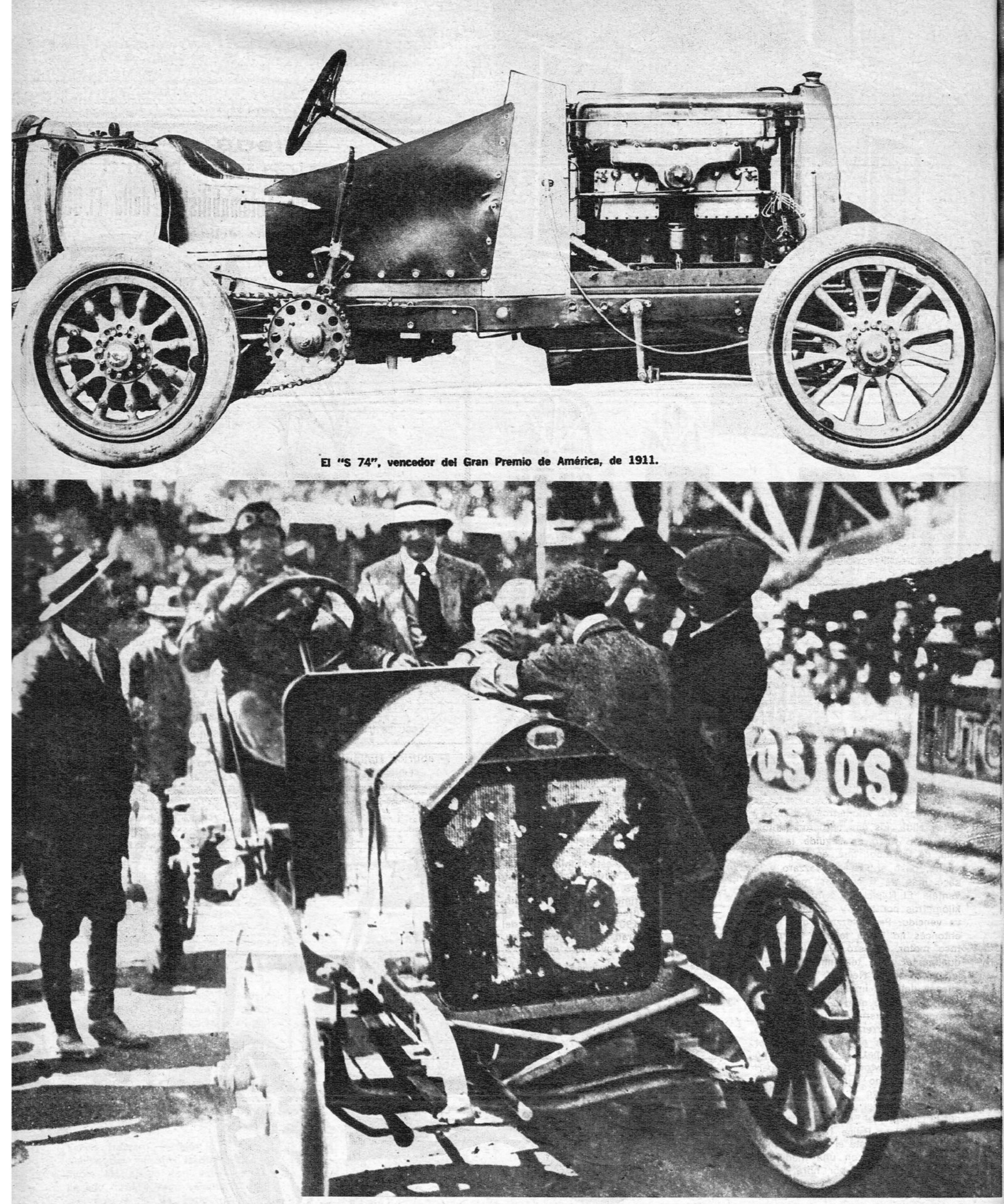
Direzione: Corso Dante, 30 Officine: Corso Dante, 35-37

canzar los 200 kilómetros por hora. A la salida, los dos partieron juntos, y Newton forzó en seguida la marcha, de tal modo que, en la primera vuelta, pasó al Fiat de Nazzaro y le sacó más de trescientos metros de ventaja. El Napier iba a más de 180 kilómetros por hora y el Fiat parecía ya vencido. Pero Nazzaro, que hasta entonces no había forzado su poderoso motor, empezó a acelerar gradualmente y, al terminar la tercera vuelta, pasó a Newton. El rápido avance del Fiat impresionó al inglés, que comprendió que debía emplearse a fondo si quería mantener el dominio de la carrera. En ese momento fue cuando por el escape del motor del Napier empezó a salir un humo negruzco y Newton tuvo que detenerse: el motor no había soportado el inmenso esfuerzo y un pistón había cedido. El Napier tuvo que abandonar la carrera y el Fiat fue proclamado vencedor. Pero Felice Nazzaro continuó la carrera hasta el fin, cubriendo las diez vueltas con una media de 152,155 kilómetros por hora. Al final, Nazzaro le dio la máxima potencia a su coche, registrando la espectacular velocidad de 193 kilómetros por hora, récord de la pista de Brooklands.

Arriba: uno de los anuncios aparecidos en las revistas deportivas de la época. A la derecha: el ítalo-estadounidense David Bruce Brown, en su "S 74" de 14.137 centímetros cúbicos de cilindrada y una potencia de 190 HP, vencedor del Gran Premio de América, en Savannah, en 1911.







El "S 74", vencedor del Gran Premio de América, de 1911.

23 de julio de 1911, circuito de Sarthe: el francés Hemery en su 60 HP de serie (sin carrocería), con el que venció en la prueba, con una media horaria de 90 kilómetros.

Teddy Tezlaff, corredor del equipo de la Fiat Motor Co. estadounidense, vencedor en la prueba de velocidad de Santa Mónica (California), a 127,170 km/h de media, en un recorrido de 487,500 km. (Página 31, arriba.)

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



LA JULIETA DE AGNELLI SE LLAMABA FIAT

LAS CARRERAS ESTADOUNIDENSES

La Fiat había empezado a exportar autos a Estados Unidos en 1903, abriendo su primera agencia de ventas en la calle 31 Oeste de Nueva York, a cargo de H. O. Keep (Jr.). En el mismo año, dos ricos clientes de Keep, Hollander y Tangeman, la compraron. Fueron ellos también, los primeros en participar en competencias deportivas americanas, con autos Fiat. En efecto, fue el 30 de mayo de 1904 cuando Hollander, con un Fiat 60 HP, triunfó en el "Meeting of Readville".

Aquel mismo año, se instituyó la Copa Vanderbilt, y Hollander y Tangeman no dejaron pasar la ocasión de hacer publicidad a su joven agencia inscribiendo en la prueba, a nombre de Alfred Vanderbilt, un Fiat 90 HP, conducido por el piloto Paul Sartori.

La carrera se disputó el 8 de octubre de 1904 en Long Island, y el Fiat de Sartori tuvo que retirarse en la primera vuelta, por la ruptura del embrague. El desgraciado incidente no desanimó a Hollander que, meses después, invitó a Paul Sartori para que corriera en el "Meeting Empire City-Track", al volante de un Fiat 75 HP. Esta vez, el rojo Fiat no defraudó a sus partidarios, y se clasificó en primer lugar con la espectacular media de 170 kilómetros por hora.

Este éxito animó a los dos estadounidenses a regresar a las carreras en 1905 y, con ocasión de la 2ª Copa Vanderbilt, inscribieron en ella cuatro autos. Se pidió a la Fiat que enviara a Estados Unidos dos corredores del equipo oficial: así fue como Lancia y Nazzaro, se encontraron al volante de dos Fiat 110 HP, tipo "Gordon Bennett". Los otros dos autos. de 90 HP, estaban confiados a Emanuele Cedrino, mecánico de la casa turinesa, y a Paul Sartori.

En la 2ª Copa Vanderbilt, los Fiat se clasificaron en el cuarto lugar con Lancia, en el sexto con Nazzaro y en el séptimo con Sartori. Cedrino tuvo que retirarse por inconvenientes mecánicos.

En 1905 también, Cedrino se tomó la revancha participando con un Fiat-Cyclone de 90 HP, en todos los "meeting" estadounidenses, adjudicándose casi todos los premios.

Los Fiat continuaron participando en las carreras americanas y, en 1906, un equipo de tres autos tipo 120 HP corrió la 3ª Copa Vanderbilt. Conducidos por Lancia, Nazzaro y Weillschot, obtuvieron un segundo y un sexto lugar, con Lancia y Nazzaro.

En 1908, Emanuele Cedrino, con su Fiat-Cyclone, obtenía un éxito personal, venciendo en las tres carreras del "Meeting of Florida", adjudicándose la Copa Minneapolis, la Copa de América y la Copa Vanderbilt. Fueron las últimas victorias de Cedrino. Este corredor, que en breve tiempo había sabido conquistar las simpatías de todos los "sportsmen" de Nueva York, perdió la vida mientras se entrenaba en la pista de Baltimore. En noviembre del mismo año se disputó el Gran Premio de Savannah, la prueba más importante de América: participaron tres Fiat 130 HP, conducidos por **Nazzaro, Wagner** (del equipo de la Fiat desde 1907, al dejar la Darracq francesa) y **De Palma** (al fundarse la Fiat Motor Co., en Poughkeepsie, entró a formar parte del equipo estadounidense junto a Cedrino, Sartori y otros).

La carrera fue un triunfo para la industria italiana: Wagner se clasificó en el primer puesto. Nazzaro en el tercero y De Palma en el noveno.

Desde 1909 a 1912 fue un período de estancamiento para el deporte automovilístico. Había nacido la aviación y el mundo deportivo se encaprichó con la maravillosa novedad. Las proezas de Farman y de Blériot hicieron pasar a segundo plano los nombres de los más célebres ases del volante. El fenómeno se sintió mucho en Europa. En Estados Unidos, en cambio, las pruebas automovilísticas atraían, como siempre, a un gran público. Fue así como la Fiat continuó participando en las pruebas estadounidenses más importantes.

DESDE 1909 EN ESTADOS UNIDOS

En la Copa Vanderbilt de 1909, Ed Parker, con un Fiat 130 HP, se clasificó segundo, y otro segundo lugar se adjudicó Ralph De Palma, con su Fiat-Cyclone, en la carrera de las 300 millas de Indianápolis. En Indianápolis también, el 18 de diciembre del mismo año, Strang llegó primero en la carrera de las 5 millas, con un Fiat 110 HP. En 1910, De Palma, con su Fiat-Cyclone, siguió coleccionando éxitos. Tres Fiat S 74 participaron, en 1911, en el Gran Premio de América, de Savannah, conducidos por Wagner, Bruce Brown y Bragg. Esta vez fue el auto rojo de Bruce Brown el que llegó primero a la meta.

El último esfuerzo de la Fiat en las carreras americanas es el de 1912. La casa turinesa quería terminar con honores su triunfal presencia en Estados Unidos. Para ello participó en dos de las competencias estadounidenses más importantes: la **Prueba de Velocidad de Santa Mónica** y el **Gran Premio de América.** En ambas carreras, la Fiat se hizo presente con tres autos, tipo S 61. En Santa Mónica, Teddy Tezlaff se clasificó en primer lugar y en el Gran Premio, Bragg (ambos del equipo Fiat estadounidense).

Se cerraba así, después de diez años, la participación de la Fiat en las competiciones de Estados Unidos, las cuales, aparte de crear un halo de leyenda en torno a los rojos bólidos estadounidenses, le proporcionaron excelentes resultados comerciales los que se prolongaron hasta 1918; año en que la casa turinesa vendió su establecimiento de Poughkeepsie, fundado en 1909.

CUPEIRO DEJÓ SU MARCA

CLASIFICACIÓN

PRIMERA SERIE

Clasific.	Nº	PILOTO	COCHE	Tiempo	Vueltas
1º	1	Jorge Cupeiro	"Chevytú"	16' 45" 2/10	12
2º	19	Carmelo Galbato	Ford	16' 50"	12
3º	11	Hugo Gimeno	De Soto	17' 9" 3/10	12
4º	27	Ricardo Domínguez	Chevrolet	17' 10" 9/10	12
5º	8	Juan C. Perkins	Ford	17' 25" 1/10	12
6º	6	"Sandokán"	Chevrolet	17' 43" 4/10	12
7º	10	Enrique Pourciel	Ford	17' 44" 4/10	12
8º	31	Santiago González	Chevrolet	16' 49" 1/10	11
9º	5	Ernesto Scally	Ford	16' 53" 6/10	11
10º	37	José Cechi	Chevrolet	17' 7" 7/10	11
11º	21	"Yico"	Peug. 404	18' 21" 4/10	11
12º	24	Armando Leguizamón	Chevrolet	18' 44" 2/10	11
13º	38	Osvaldo Corti	Chevrolet	12' 39"	8
14º	32	Roberto Serpero	Ford	8' 33"	5
15º	26	Nóbel Biglieri	Chevrolet	2' 4" 8/10	1

Promedio del ganador: 134,926 km/h. Récord de vuelta: Jorge Cupeiro, en la quinta, en 1' 21".

SEGUNDA SERIE

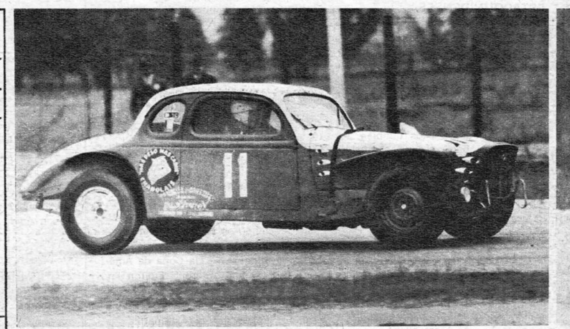
Clasific.	Nº	PILOTO	COCHE	Tiempo	Vueltas
1º	35	Armando J. Ríos	Chevrolet	16' 57" 9/10	12
2º	9	Remo Gamalero	Ford	17' 4/10	12
3º	15	Elpidio Tortone	Chevrolet	17' 25" 4/10	12
4º	25	"Banze"	Ford	17' 35" 6/10	12
5º	22	Norberto Pascuali	Chevrolet	17' 59" 1/10	12
6º	34	"Catacho"	Plymouth	18' 12"	12
7º	13	Tulio Montero	Ford	18' 20"	12
8º	20	Juan Barreiro	Ford	17' 18" 4/10	11
9º	33	César Viñales	Chevrolet	18' 2"	11
10º	17	"El Colinero"	Volvo 1800	16' 59" 7/10	10

Promedio del ganador: 133,243 km/h. Récord de vuelta: Remo Gamalero, en la séptima, en 1' 22' 5/10.

SERIE FINAL

Clasific.	Nº	PILOTO	COCHE	Tiempo	Vueltas
1º	1	Jorge Cupeiro	"Chevytú"	29' 46" 8/10	20
2º	11	Hugo Gimeno	De Soto	30' 44" 7/10	20
3º	27	Ricardo Domínguez	Chevrolet	30' 49" 9/10	20
4º	6	"Sandokán"	Chevrolet	31' 4" 2/10	20
5º	15	Elpidio Tortone	Chevrolet	31' 27" 5/10	20
6º	22	Norberto Pascuali	Chevrolet	29' 49"	19
7º	10	Enrique Pourciel	Ford	30' 16"	19
8º	9	Remo Gamalero	Ford	30' 29" 8/10	19
9º	12	Adolfo Sogoló	Ford F-100	30' 31" 7/10	19
10º	19	Carmelo Galbato	Ford	30' 38" 1/10	19
11º	35	Armando J. Ríos	Chevrolet	30' 45" 9/10	19
12º	44	"Catacho"	Plymouth	31' 20" 6/10	19
13º	17	"El Colinero"	Volvo 1800	30' 4" 2/10	18
14º	13	Tulio Montero	Ford	30' 55" 5/10	18
15º	37	José Cechi	Chevrolet	31' 23" 9/10	18

Promedio del ganador: 126,509 km/h. Récord de vuelta: Jorge Cupeiro, en la sexta, en 1' 21".





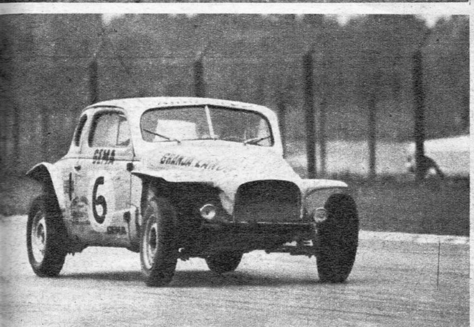
Una pierna de "ases" que hicieron mucho por el éxito de la competencia del Autódromo: Gimeno, Galbato y "Sandokán". Los tres irán a Bahía Blanca. Los tres tienen una meta: trabajar. El "cuco" es Cupeiro.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



TC AUTÓDROMO

Lindo tiempo: 1' 19" récord del circuito · HAY QUE TIRARLE UN ANCLA, DIJO GIMENO · El escenario merece un cambio · LA CARRERA COMENZÓ EL SÁBADO · Las series dieron la pauta · GOMAS Y AGUA · Un auto con piloto...





CAMPEONATO TC

		Puntos
1º)	EMILIOZZI	60
2º)	DE ALZAGA	29
3º)	CUPEIRO	27
4º)	PAIRETI	24
5º)	LÖEFFEL	21
6º)	CASA	15,50
7º)	CIANI	15
8º)	GIMENO	12
9º)	VIALE DEL CARRIL	10
	CORDONNIER	10
	DI PALMA	10
10º)	GOUGY	7
11º)	BERTOLOTTO	6,50
12º)	CHABERT	6
	MANZANO	6
13º)	"SANDOKAN"	4,50
14º)	BORDEU	4

DESDE días antes, como siempre, anduvimos en búsqueda de información. El autódromo nos tuvo de asiduos visitantes. Los entrenamientos y la clasificación nos dijeron un montón de cosas. Entre ellas, ...

... que Cupeiro realizó su mejor tiempo, récord del circuito, sin contar con los beneficios del diferencial autoblocante.

... que con éste instalado, hubiera sido posible rebajar un segundo más el muy respetable 1' 19".

... que las diferencias entre los autos de la categoría cada vez se acentúan más.

... que esta diferenciación no se establece solamente entre el "Chevytú" y el resto, sino entre la gran mayoría de los TC en vigencia.

... que no debe hablarse de crisis sino de **evolución**.

... que esta evolución se tipifica en la siguiente circunstancia: al mejor segundo tiempo, Cupeiro descontó 3' 9/10.

... que hay sólo 3 autos en 1' 22"; dos en 1' 23"; uno en 1' 24"; cuatro en 1' 25".

... que, basándonos estrictamente en los tiempos de clasificación, en una carrera de 20 vueltas, el 1º pudo haber sacado al 2º 1' 18" y al 10º, 2'.

... que este barajar de números no pasó inadvertido para muchos competidores.

... que hay una decisión entre quienes se inclinan por el F 100 o por el Slant Six: ¡salir a buscar el "Chevytú"! Hugo Gimeno lo resumió en una frase:

—¡Hay que tirarle un ancla a Cupeiro! La forma: trabajando en nuestros autos. Ellos están recibiendo el premio después de dos años de experimentación. Hay que pasar por el mismo tamiz.

En la tarde del viernes...

... mientras observábamos el accionar de los pocos que se dieron cita para realizar lo que muchos creen importante —**entrenamiento**—, no pudimos sino reflexionar sobre el escenario en el que se correría la competencia.

Otra vez el Nº 1. Otra vez el perimetral. Especie de tono monocorde, para cuya justificación no hemos encontrado argumento realmente valedero

Como no somos los dueños de la verdad, buscamos la consulta. Podíamos y podemos estar equivocados. Nos dijeron que...

"... los autos TC no se **adaptan** a otro circuito del AM"

"... que el gasto de gomas se acentuaría tanto, que haría prohibitiva la competencia".

"... que los volantes ya están acostumbrados al perimetral y que cambiar de escenario sería **hacerles aprender un circuito nuevo**".

Nosotros, con el debido respeto a todas las opiniones, sostenemos que en algún lado existe un grosero error.

Cuando entre 26 clasificados existen 25" de diferencia en un escenario en que solamente el curvón exige habilidad —ya que la curva de Ascari sólo pide ligera mesura y la horquilla, frenos—, es hora de aquilatar otros elementos que hagan al conjunto, que permitan al factor humano, al menos, **tratar** de acortar las diferencias entre medios mecánicos.

No nos parece válido el argumento de que los TC **no se adaptan** a otro circuito. Como autos de carrera que son, su accionar tendría validez en cualquiera de las combinaciones posibles de nuestro AM. Más aún, Julio Devoto —"Ampacama"— lo demostró cuando, con su TC, salió a correrle a la categoría Sport, en una memorable

(sigue en la página 32)



NEUMÁTICOS PARA HOY

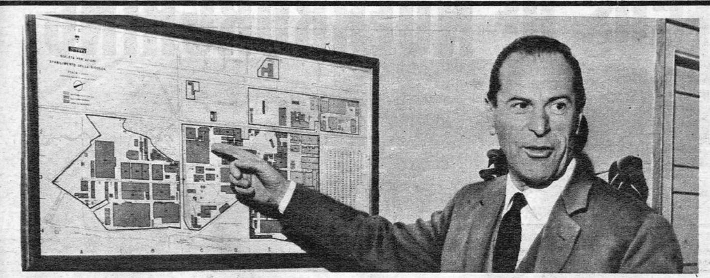
EN EL CURSO DE UNA REUNIÓN ÍNTIMA REALIZADA EN EL CASTILLO MEDIEVAL DE "BICOCCA DEGLI ARCIMBOLDI", CERCA DE LA PLANTA PIRELLI DE MILÁN, LOS TÉCNICOS DE DICHA FIRMA INFORMARON A LOS PERIODISTAS ESPECIALIZADOS SOBRE LOS DESARROLLOS TÉCNICOS E INDUSTRIALES LOGRADOS ÚLTIMAMENTE.

Además de su actividad original, que se remonta a 1872, Pirelli cubre en la actualidad todos los sectores de la industria de la goma (incluyendo los cables eléctricos) y ocupa alrededor de 66.000 personas, repartidas en 77 establecimientos radicados en distintos países. Fuera de las fronteras italianas, las actividades del grupo Pirelli son administradas por la Sociedad Internacional Pirelli (S.I.P.), con asiento en Basilea (Suiza), y su capital global asciende a más de 400 mil millones de liras.

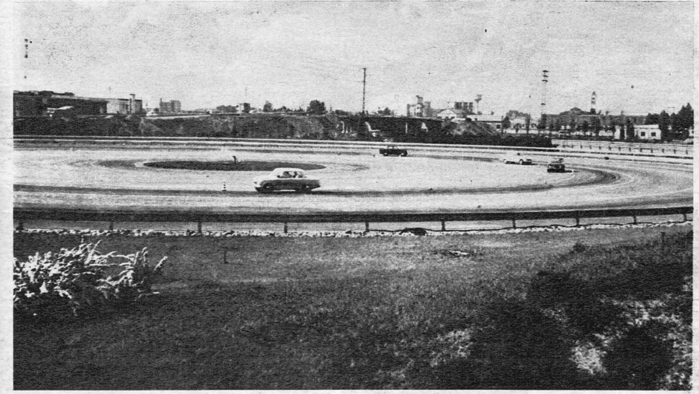
En el campo de los neumáticos, la casa Pirelli se cuenta entre las nueve fábricas mundiales (cinco de las cuales son grupos estadounidenses, cuyos productos son el fru-

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

de prensa en un viejo castillo



El ingeniero Giuseppe Veronesi, nuevo director técnico de la Pirelli S.A., durante la reciente conferencia de prensa.



Pista de prueba que la Pirelli posee en Lainate, cerca de Milán.

Y MAÑANA

Desde Milán, especial para AUTOMUNDO, escribe *Etienne Cornil*

to de técnicas propias, concebidas en base a estudios e investigaciones inéditas. La gama de los neumáticos Pirelli se extiende a alrededor de 1.200 tipos y medidas diferentes, y su producción, que es asegurada por once fábricas —de las cuales cuatro se encuentran en Italia—, se eleva a más de 12 millones de unidades por año para vehículos motorizados. Los sectores dedicados a la fabricación de neumáticos para bicicletas tienen una producción anual de 9 millones de unidades. Después de la creación del neumático "Cinturato" de carcasa radial, la Pirelli ha concedido 41 licencias para su fabricación en 21 países diferentes.

Es así que durante el año 1964 se han producido más de cinco millones de neumáticos de este tipo bajo licencia de Pirelli.

NUEVAS INVESTIGACIONES

La Pirelli dispone de un moderno centro de investigaciones y experimentación con técnicos altamente especializados, a punto tal que uno de los grandes constructores estadounidenses de automóviles se ha trasladado a Milán para llevar a cabo, en colaboración con la Pirelli, el estudic de un sistema de suspensión apto para recibir neumáticos "cinturados".

Los programas de investigación y experimentación cubren en la actualidad un campo muy amplio, que va del laboratorio al ensayo sobre las rutas. En lo que respecta a las materias primas, por ejemplo, la Pirelli tiene en estudio una serie de elastómeros —hasta no hace muchos años no se conocía más que la goma natural— que se supone habrán de reemplazar con ventaja al caucho natural en la fabricación de neumáticos. Este último se emplea aún en un 50 a 60 % en Europa, mientras que en los Estados Unidos este porcentaje ya ha sido disminuido al 30 %.

En el dominio de las fibras textiles, la Pirelli emplea esencialmente el rayón, mientras que el nilón lo reserva para ciertos usos particulares, pero junto con las fibras de poliésteres y de vidrio tratado, habrá de servir para aplicaciones hasta el presente inéditas. En la construcción de neumáticos, es esta vez la electrónica la que ha hecho posible un decisivo avance. Por medio de un cerebro electrónico, al que se alimenta con los parámetros relativos a las dimensiones del neumático y a los materiales a utilizar, es posible determinar en un mínimo de tiempo y con máxima precisión la geometría ideal y en particular la de la banda de rodamiento. A estos métodos de investigación, la Pirelli agregó recientemente un dominio hasta el presente virgen, que se ocupa de las performances dinámicas de una banda de uso normal. Estas investigaciones son de tipo vibratorio, y por medio de registradores electrónicos (sobre banda magnética) se individualiza el régimen vibratorio de los diferentes tipos de neumáticos. Los ensayos se realizan en rutas en condiciones normales, y luego se analizan en detalle los datos obtenidos. Los resultados permiten llevar a cabo ciertas experiencias especiales, para las cuales la fábrica posee alrededor de cincuenta vehículos que recorren anualmente más de 30 millones de kilómetros. La planta dispone también de una moderna pista de pruebas de 110 m. de diámetro, en Lainate.

EL "BS" EN PLENA EVOLUCIÓN

En la evolución de su producción, la Pirelli prevé una orientación muy marcada hacia el neumático de carcasa radial (del tipo "cinturado"), dado que especialmente en los Estados Unidos (donde se han concedido seis licencias de fabricación), este tipo de neumático ha despertado gran interés en los constructores. La última creación de la Pirelli, el neumático "BS" con banda de rodamiento intercambiable, ofrece, según sus fabricantes, mayores posibilidades que una banda cinturada convencional, en lo que respecta a sus propiedades dinámicas. Esto se debe a que, dado que la carcasa y la banda de rodamiento constituyen elementos autónomos, pueden ser tratados individualmente durante las investigaciones tendientes a lograr las características de deriva deseadas.

PIRELLI ABANDONA LAS CARRERAS DE FORMULA

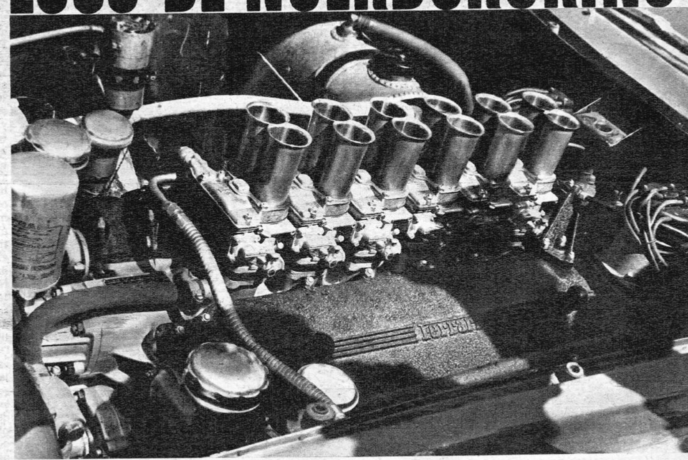
Contrariamente a lo afirmado por rumores recientes, la Pirelli no tiene intención de proseguir la fabricación de neumáticos de carrera, dado que la construcción especial de estos últimos no tiene nada en común con la producción corriente. Por el contrario, la casa milanesa prestará su asistencia a la clientela deportiva que adopte sus productos en las competencias ruteras.

En este campo, la Pirelli ya ha obtenido varios triunfos, entre otros Mónaco, y en los recientes Rallys de las Flores y de los Tulipanes.



Los vencedores

ECOS DE NUERBURGRING



Motor del nuevo Ferrari G.T.B.

La Ferrari 330/P2 del binomio Ludovico Scarfiotti - John Surtees.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

DE PUNTA A PUNTA

La secuencia fotográfica muestra la inquietud de los primeros instantes, durante la largada tipo Le Mans. El coche Nº 1 de los vencedores —Surtees-Scarfiotti— escapa ya en punta, y no abandonará esa posición a lo largo de todo el trayecto.

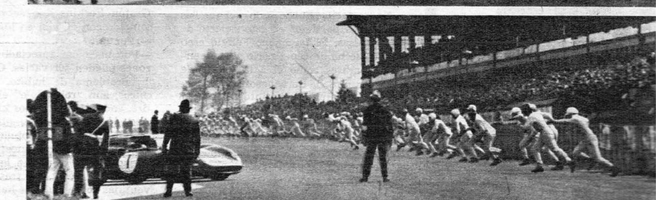
Información gráfica exclusiva sobre las alternativas de la carrera disputada recientemente en el circuito de Nuerburgring.

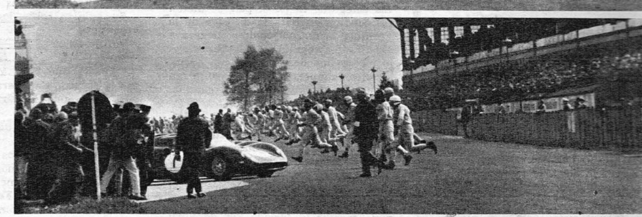


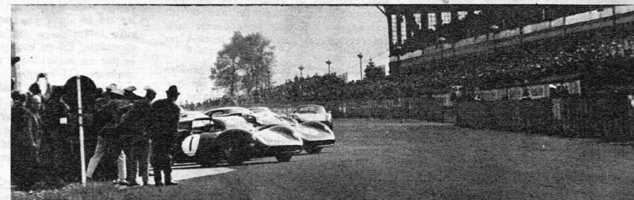
Willy Mairesse (Ferrari 275 Le Mans), con el Nº 5; Lorenzo Bandini (Ferrari Dino 166) con el Nº 31; Bob Bondurant (Ford Cobra), con el Nº 54.



Nuevos neumáticos Good-Year utilizados en Nuerburgring por los Ford.











Hoy: JUAN MANUEL BORDEU

TIENE 31 AÑOS DE EDAD, MIDE 1,72 METROS Y PESA NORMALMENTE 72 KILOS. LOS 7 KILOS PERDIDOS A RAIZ DEL ACCIDENTE QUE SUFRIERA EN LA 2ª ETAPA DEL GRAN PREMIO DOS OCÉANOS, REDUCEN SU PESO ACTUAL A 65 KILOGRAMOS. CORRIÓ SU PRIMERA CARRERA, EN EL EXTRANJERO, EN 1956, EN EL CIRCUITO DE PUEBLA, MÉXICO. EN NUESTRO PAÍS, DEBUTÓ EN EL AÑO 1955, EN UNA COMPETENCIA ORGANIZADA POR EL MAR DEL PLATA AUTOMOVIL CLUB, QUE GANARA JUAN CARLOS GARAVAGLIA.











—...pero entonces, Bordeu, ¿cómo hacer para recuperar ese prestigio internacional?

—No es fácil. Sobre todo porque los argentinos partimos en este aspecto de bases falsas. El **fenómeno** Fangio creo que no se ha de repetir. No se encuentran hombres como él a la vuelta de cada esquina... Para nosotros, los demás, el camino es distinto. Aprender primero, demostrar que valemos después y luego, con suerte, **quizá** logremos que nos den un auto.

—¿Cómo y dónde hacer ese aprendizaje?

—En Europa. No se puede aprender a la distancia. Si queremos vencer en una categoría, debemos entrenarnos en esa categoría. Si en el país se dieran las condiciones para la difusión de la Fórmula 3 internacional; si llegara a existir un programa de carreras con al menos una decena de competencias anuales, entonces podríamos pensar en un posible aprendizaje en la Argentina. Por el momento, no.

—¿Entonces...?

—Entonces hay que ir a Europa. Nadie nos va a venir a buscar. No hay razón para que así sea. Hay muchos y muy buenos pilotos en Europa y los constructores, entre un hombre de su misma nacionalidad, que es una **realidad**, porque lo pueden ver domingo tras domingo, y la **posibilidad** de un extranjero del que se conocen sólo referencias..., bueno, la elección no es difícil.

—Hablando de posibilidades, ¿cuáles son a su juicio, Juan Manuel, las que brindan los reglamentos vigentes en el país?

—Esa es una pregunta que no puedo contestar. No es que no quiera, sino que no puedo. No soy hombre de reglamentos y desconozco casi todo sobre ellos. Quizá sea uno de mis defectos. Se me ocurre que el éxito de los reglamentos está en función al éxito que demuestran las categorías, pero, no sé en definitiva qué es lo acertado...

—¿Y en función al plano internacional?

—Es más sencillo. Creo que si existe la posibilidad de construir en el país ese tipo de automóviles, deberíamos tener una categoría, que podría ser Fórmula 3, en la que el título comparativo tenga vigencia permanente. Creo que no podemos pretender formar parte del todo, sino siendo parte de algo.

—Nuestro nivel de manejo ¿es bueno?

—Sí, aunque podría ser mejor. Carecemos de práctica en el mejor escenario, que es la pista. En todos hay que manejar, pero se aprende más en el circuito, porque exige más que la carretera. Muchas personas que conozco, aunque no compiten, podrían manejar en TC. No creo que pudieran hacerlo en pista.

—¿Qué opina de Turismo Mejorado?

—Que es una gran categoría.

—¿Cree que el índice de buen manejo equivale al de TC?

—Creo que lo supera. He leído lo que Gastón Perkins dijo sobre el tema y coincido con él, aun en los porcentajes.

—¿Por qué?

—Porque lo he apreciado así. Las razones pueden ser varias. Creo que hay un problema de hábito. Los que de chicos, aún "robándole" el auto al padre, anduvieron muchos kilómetros; los que, por una causa u otra manejaron distintos tipos de automóviles en diferentes clases de caminos; los que han andado en el barro, en la huella o en el asfalto, pero día tras día, tienen ventajas sobre quienes han estado más en el taller que detrás de un volante.

—Su opinión sobre los preparadores argentinos.

—Inmejorable.

—Su auto TC... ¿es seguro?

—Como el que más. Y no digo sólo de los Turismo Carretera... Es tan seguro como una Ferrari Gran Turismo... ¡No es chiste!...

—Sin que implique descreimiento... ¿me lo explica?

—¡Cómo no! Los autos se construyen en función a los caminos sobre los que han de correr. En función a esos caminos, lo repito, la Ferrari GT que corrí en los 1.000 kilómetros de París es tan segura como mi TC. El Chevrolet no es un coche anticuado, es un auto adaptado a las necesidades del escenario. En su escenario, está casi a la par en seguridad y estabilidad, con cualquier GT europeo.

—¿Qué caminos le gustan?

—Todos.

—¿Alguna preferencia?

—El que presente alternativas. En una carrera, aquel recorrido que sintetice los caminos que existen en el país.

—¿Aun los malos?

—Aun los malos. Creo que es lo justo, que si hay hombres que los recorren en función de trabajo o de turismo, nosotros debamos recorrerlos en competencia. Es hacer presente el deporte argentino en los escenarios que la misma gente de la zona, al organizar la carrera, nos puede brindar.

—¿Usted elige las carreras?

—Sí.

—¿Por qué?

—Porque es imposible, al menos para nosotros, concurrir a todas, con el auto en las condiciones de preparación que debe tener.

—¿Todos los aspectos de su auto reciben igual atención?

—Sí.

—¿En la generalidad de los TC, ocurre lo mismo?

—No. La mía es una suposición fundada... pero suposición al fin. Opino sobre mi auto. En algunos otros...

—Bordeu..., el que calla otorga...

—Sólo digo que, el que en un auto de carrera tiene el motor muy bueno y la suspensión descuidada o los frenos deficientes o estabilidad relativa, comete una falla enorme.

—¿Cuál es la falla más común?

—La improvisación.

—¿La mejor virtud?

—El trabajo. Creo que el TC se basa en trabajo. No es cuestión de suerte. Si lo fuera, los hermanos Emiliozzi deberían comprar un billete de lotería todas las semanas... serían seguros ganadores... En serio, esa es la fórmula que algunos creen mágica y que muchos buscan por otro camino... **trabajo.**

—El TC, ¿avanza o se estanca?

—Está condicionado al avance de los caminos del país.

—¿Y aquellos exponentes del modernismo en autos TC?

—Creo que se equivocan. O que construyen pensando en determinadas carreras. ¡Pareciera que avanzamos hacia un perfeccionado Gran Turismo, tendemos hacia un TC más **pituco**... Nos estamos refinando, —pero debemos también ser realistas y tener en cuenta los caminos en los que se debe correr... Que muchas veces no son tan malos... Si nos oyeran protestar, **frente a un camino que llamamos malo,** señores como Angel Lovalvo, Arturo Krusse y Emilio Kartulovic, se morirían de risa...!

—¿Se puede planear una carrera en TC?

—Menos de lo que la gente cree.

—¿Hay cálculo en Emiliozzi?

—Sí. El del posible régimen de motor sin peligro de rotura. Claro que prefiere llegar tercero a no llegar... Pero eso es inteligente... ¿no?

—Sí. ¿A usted le aconsejan cómo correr una carrera?

—En cierta forma sí. Juan y Toto Fangio me dicen: "Cuidate. Tratá de no romperlo, y dale con todo".

—¿Qué se podría hacer para popularizar más el deporte motor?

—La verdad es que no sé. El automovilismo tiene una desgracia: es un deporte carísimo; nunca va a venir el "salvador", por que no existe; jamás será un deporte barato...; Hacer un auto es caro...; **conseguirlo,** poco menos que imposible, si no se han demostrado grandes dotes personales.

—Entonces... ¿es un deporte para minorías...?

—Nos guste o no nos guste. Y no nos gusta... Yo quisiera que todo el mundo pudiera correr...

Por cierto que le creímos. Como creemos en su arrojo y en su habilidad; como en su sinceridad y en su modestia. Tal como creemos en que su figura, cuando se alejaba de nuestra redacción, sintetizaba toda la voluntad de un hombre por llegar.

Cuando traspuso la puerta, nuestro cadete, que había asistido como **convidado de piedra** a la entrevista, pensó en voz alta:

—¡Qué gran tipo! —

Y todos le dimos la razón.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar


automundo
EN EL REPORTAJE





El "skid-pad" de la Mercedes se caracteriza por poseer nueve distintas pistas circulares concéntricas con coeficientes de rozamiento distintos.

Con auténticos "lomos de burros", vados y "serruchos" de todos los calibres, las suspensiones y las carrocerías son sometidas a las más increíbles torturas.

CENTRO EXPERIMENTAL EUROPEO

por ETIENNE CORNIL



El extremo sur de la pista de velocidad lo configura una curva con un peralte de 20 grados y encierra parcialmente un plano circular de derrape.

Por medio de un vado artificial de 90 centímetros de profundidad los vehículos son sometidos a la acción de una solución salina muy concentrada.



Hasta no hace mucho tiempo, la construcción de automóviles se basaba, esencialmente, en experiencias recogidas en el pasado, en tradiciones que perduraban a través del tiempo y en soluciones basadas a menudo en la intuición de los técnicos. En la actualidad no ocurre lo mismo, por lo menos con alguno de los más importantes constructores. Con la puesta a punto de diversos bancos de ensayo es ahora posible abordar todos los problemas del automóvil (sobre todo los de orden dinámico) con un criterio verdaderamente científico. Desde hace ya varios años, los constructores del otro lado del Atlántico se han situado a la vanguardia en este campo, creando centros de investigación y de experimentación que cuentan con modernas pistas de prueba, en las que sus vehículos son sometidos a una serie de tests cuya severidad permite juzgar la eficacia de las soluciones adoptadas mucho más rápidamente que si los vehículos fuesen sometidos —como se hacía antes— a ensayos de mayor duración, en condiciones de uso más o menos normales, bajo un control por fuerza menos estricto, y en circunstancias imposibles de reproducir.

Últimamente, instalaciones fijas de investigación y experimentación han empezado a ser utilizadas por algunos constructores europeos, y entre ellos la Daimler-Benz ha llegado a un estado de desarrollo verdaderamente notable. El total de las pistas de ensayo de dicho constructor cubre 8,4 hectáreas de terreno y está situado al costado de la planta de Untertürkheim, en el preciso lugar en que los automóviles efectúan su primera vuelta a lo largo del Neckar. Los diferentes recorridos de prueba, que van desde la pista de velocidad al más rudimentario y accidentado de los pavimentos, tienen en la actualidad una extensión de 9.750 metros, pero antes de fin de año la pista de velocidad dispondrá de 1.050 metros suplementarios y de una segunda curva peraltada, que permitirá desarrollar velocidades de aproximadamente 200 kilómetros por hora. Por el momento, la pista de velocidad tiene apenas un poco más de 2 kilómetros de largo; su extremo sur lo configura una curva con un peralte de 20 grados (la segunda curva peraltada que se encuentra en construcción tendrá 70 grados) que encierra parcialmente un plano circular de derrape de un diámetro de 100 metros. Este plano, más conocido por su denominación anglosajona "skid-pad" (literalmente, plano de derrape), es una de las pocas instalaciones de este género que existen en la actualidad en Alemania, a punto tal que es también utilizada por algunos constructores de neumáticos y por otros organismos a quienes la Mercedes lo presta. Como es sabido, el "skid-pad" se caracteriza por poseer distintas pistas circulares concéntricas con coeficientes de rozamiento muy diferentes entre sí. El de la Mercedes cuenta con 9 pistas distintas. Desde el centro del plano hacia el exterior, los revestimientos van del basalto azul al hormigón, pasando por el asfalto resbaladizo, el empedrado grueso, el macadán rugoso, el adoquinado en forma de abanico, y hormigones de distinta composición. Al igual que el resto de las pistas de prueba, el "skid-pad" puede ser utilizado bajo los chorros de agua de un sistema de irrigación artificial.

• El viento lateral

Las propiedades de tenida de los vehículos no son estudiadas solamente en lo que concierne al derrape; existen otras instalaciones que permiten controlar la estabilidad direccional de un automotor en presencia de fuerzas perturbadoras exteriores e intermitentes, cuyos efectos son difíciles de determinar por medio del cálculo, dado que implican, simultáneamente, las características de las suspensiones, de los neumáticos, de la dirección, y a menudo también, de las propiedades aerodinámicas de la carrocería analizada. Entre estas fuerzas, el viento lateral juega un rol preponderante, y a fin de determinar, científicamente, sus efectos se han colocado en un Untertürkheim una serie

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar





Los revestimientos de la pista van del basalto azul al hormigón, pasando por el asfalto resbaladizo, el empedrado grueso, el macadán rugoso.

de 16 ventiladores de casi dos metros de diámetro que reproducen, en forma artificial, un viento lateral de una fuerza de casi 9, según la escala de Beaufort (72 kilómetros por hora). Circulando frente a dichos ventiladores, que bordean la pista de ensayo a lo largo de 34 metros, un vehículo puede ser sometido bruscamente a la acción del viento lateral, como ocurre, con frecuencia, a la salida de un bosque o al atravesar un puente muy expuesto a las corrientes de aire. Las reacciones son estudiadas por medio del radar, de películas y de otros métodos de medida y registro. Detalle interesante: el flujo de aire a la salida de los ventiladores puede ser orientado a voluntad. Otros ensayos se realizan para determinar la resistencia de los materiales y de las estructuras frente a los agentes perturbadores más dispares. Con auténticos **lomos de burros,** vados y **serruchos** de todos los calibres, las suspensiones y las carrocerías son sometidas a las más increíbles torturas. Los vehículos **todo terreno** disponen de un tobogán especial con pendientes de hasta del 60 por ciento. La Daimler-Benz realiza también estudios sobre la acción corrosiva de las sales. Por medio de un vado artificial de 90 centímetros de profundidad sus vehículos son sometidos a la acción de una solución salina concentrada.

superior !... SUPERMOVIL

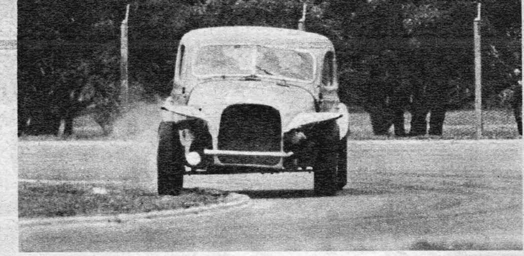
Primera y última palabra en lubricantes de alta estabilidad.
Superior... SUPERMOVIL. Copiloto de los más exigentes e inteligentes campeones de la ruta!
La gran marca argentina de calidad **probada y aprobada** por unanimidad!
Por eso este lubricante es el de mayor venta en el país. prueba evidente de la superioridad de SUPERMOVIL

YPF

COMPRELE AL PAIS!

YPF PUBLICIDAD









Aún no había caído una sola gota de agua en el circuito. La razón hay que buscarla en un "exceso de celo". Excesivos estuvieron Serpero, Gamalero, Pourciel y "Catacho".





La misma historia con dos caras: Ríos y Tortone. Se levanta la rueda trasera derecha, pierde adherencia, el motor se va en vueltas y la nube azul se extiende a la par que el olor a goma quemada.

TC AUTÓDROMO (viene de la página 23)

reunión de la A.A.A.S. Salió a correrle y le ganó. En un circuito que tiene los vericuetos del laberinto de Rhodas.

Que en otro circuito que no sea el perimetral habrá que acelerar menos y manejar más, **quizá**. Pero que **quien maneje más notará menos los caballos que le faltan**, si no son muchos, **seguro.**

Que el gasto de gomas haría prohibitiva la competencia . . . no lo creemos. No ha sido así para TM, donde en el circuito N° 2 se corrieron **seis horas** y en el 10, las **Doscientas Millas** y los **500 Kilómetros** . . .

No lo creemos así para una competencia que demanda, entre serie y final, **la módica suma** de 100,465 km de recorrido total. No lo creemos así para una competencia, de las muy pocas en la categoría, en que las tribunas negrean de aficionados que han pagado su entrada; que financian la carrera con su presencia; que además de ver pasar velozmente a sus favoritos, quizá, también, **los quieran ver manejar** en otra dificultad que no sea el curvón del fondo, el que, por curiosa coincidencia, a lo largo de 414 m de recorrido es la curva que más neumáticos consume, de todas las existentes en el AM. La nulidad del último argumento nos exime del comentario. El creer en alguna magnitud de esfuerzo para que los pilotos de TC **aprendan** un circuito nuevo es ofensivo para la notable habilidad de los volantes de la categoría.

Y llegó el domingo

Con él, la carrera. Dos series. Un repechaje que no existió y la final. En seco y con agua. Entre las unas y la otra: **Sidecars**. Como decir acrobacia en moto. Una vistosa manera de suicidarse, que deja a los arriesgados volantes de las cuatro ruedas como niños de pecho. Y pensar que en Europa existe un Campeonato Continental de trepada en montaña . . . **¡¡en sidecar!! Ganó el binomio Pomesano-Quaremba.** Luego, en la redacción, propusimos a nuestro director que les diera una medalla a todos los que largaron. Hubieran llegado o no. Se la merecen.

El gato y el ratón . . .

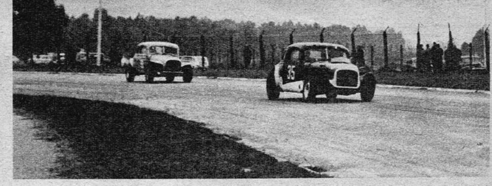
. . . es un juego parecido al "vigilante-ladrón". Pero se practica en auto.

La escapada de Galbato-Gimeno no nos pareció real. El cronómetro, de inmediato, nos dijo su verdad. El puntero estaba "girando" en 1' 22" 3/10. Cupeiro, corriendo a la expectativa, hasta que las oportunidades se sucedieron y tomó la vanguardia. No compartimos la opinión de quienes sostienen que el piloto del "Chevytú" se **queda**, intencionalmente, en las largadas. Creemos que dentro del diagrama actual del motor, en razón de la incesante búsqueda de potencia, la gama de rpm realmente eficiente se va reduciendo y ubicándose, paulatinamente, cada vez **más arriba**. De abajo, con esa primera poco demultiplicada, cuesta salir con fuerza. Lo expuesto, sin detrimento de que Cupeiro, como en el caso del "gato y el ratón", espera la oportunidad propicia para **cazar al adversario.**

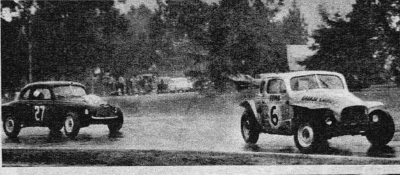
Domínguez - Perkins - "Sandokán" fueron la línea media. El primero, con

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar





Lugar: salida del curvón. Tiempo: segunda serie. Actores: Gamalero-Ríos - Ríos-Gamalero. Las fotos cuentan la historia.



Domínguez pelea con un "Sandokán" que, en el agua, por cómo luchaba justificaba el nombre de Tigre de la Malasia.



Cuando Ríos nos tenía pendientes de un hilo. Avanzando desde atrás, en medio de la lluvia, superó a Gamalero, Domínguez y "Sandokán". Mientras acentuaba el ataque a Gimeno perdió toda chance. Jugó, arriesgó y . . . perdió.



Así terminó la historia. Jorge Cupeiro y el "Chevytú" fueron a pasear bajo la lluvia.

las condiciones que ya le hemos reconocido en otras oportunidades. J. C. Perkins, con notorios problemas de carburación en las curvas. Carlos Marincovich, conduciendo un auto con deficiencias en la suspensión trasera, manejado con vehemencia y estilo. No se da con frecuencia el juntar los dos adjetivos. Para "Sandokán" se justifica.

La segunda serie nos mostró otro tipo de puja. Más pareja, más intensa. Tortone, Ríos, Gamalero y "Banze" hicieron el gasto. De ellos, el único que durante todos los circuitos tuvo las 4 ruedas en el piso fue el último. El ganador y sus escoltas adolecieron de una falla común. Inclinado el auto sobre la rueda delantera exterior, a la salida de las curvas, la trasera interna perdía adherencia, el motor se iba en vueltas y los segundos se estiraban inexorablemente.

Anulado el repechaje . . .

. . . 27 volantes se alinearon para la final

Minutos antes, Bellavigna, oteando el cielo, dio orden de **bajar la presión de las cubiertas** . . .

Se largó con algunas gotas indiscretas. A los pocos minutos eran casi un aguacero. Cupeiro no quiso jugar. Al cabo del primer circuito punteaba. Gimeno y Galbato por una parte, y Ríos, Gamalero y "Sandokán" por la otra, nos mantuvieron sobre ascuas.

La mejor labor individual —haciendo caso omiso de un semi-trompo recuperado con tezón y un demoledor "tete a-code" a la salida del curvón, que lo privó de toda chance—: Armando J. Ríos. Su forma de superar adversarios, la decisión puesta en juego y el modo de administrar el auto lo ubican como uno de los **señores volantes** que estuvieron presentes en el AM. **Lástima de pecadillos** . . .

El segundo puesto, para Hugo Gimeno. Fue todo lo que pudo hacer. Pero este concepto es elogio puro. Hizo todo lo que él o cualquier otro hubiera podido hacer.

Volvemos a Ricardo Domínguez con una sugerencia. No para él, sino para algunas de esas prestigiosas firmas que con su apoyo permiten el afianzamiento y el progreso de un volante. Quizá sea lo que a Domínguez le hace falta. La forma de conseguir y mantener una **tropilla de un pelo**.

De "Sandokán", cosas buenas, al igual que de Tortone. Mayor seguridad en el accionar del más joven. Mayor riesgo en el piloto del Nº 15. Mejor suerte, por cierto, merecían Galbato y Gamalero.

El resto, en su lugar.

Mientras nos íbamos . . .

. . . a paso de tortuga, pasamos junto a una pick-up que cargaba implementos del Nº . . .

Escuchamos una voz alegre, joven, que decía:

—Todo andaba "fenómeno". Yo iba pensando . . . **¡qué bien que camina!** Pasó Cupeiro y casi abro la puerta para bajarme . . .

Derrape



UN AUTO CON PILOTO

"Hay que ganarle al **Chevy. Es un auto que anda mucho.** Tenemos que evolucionar. **Sacarle rendimiento a los motores nuevos.** De esa forma mataremos nosotros el **"cuco"** que ayer fue Emiliozzi y hoy se llama Cupeiro." (Hugo Gimeno - 6/6/65).

Sí. El "Chevy" es, en este momento, el "cuco" de TC. Es también el que genera la razón de buscar mayor rendimiento a los elementos mecánicos. Afán de superación fue para sus gestores cuando apareció; desde entonces suscitó polémicas, entredichos y mucho trabajo.

Al fin se lo aceptó como auténtico TC, aunque tuviera otra forma. Aunque careciera de olor a naftalina y no contara con ningún componente con pátina de vejez.

Hoy es "vedette". Costó dos años de trabajo, muchos pesos y sinsabores.

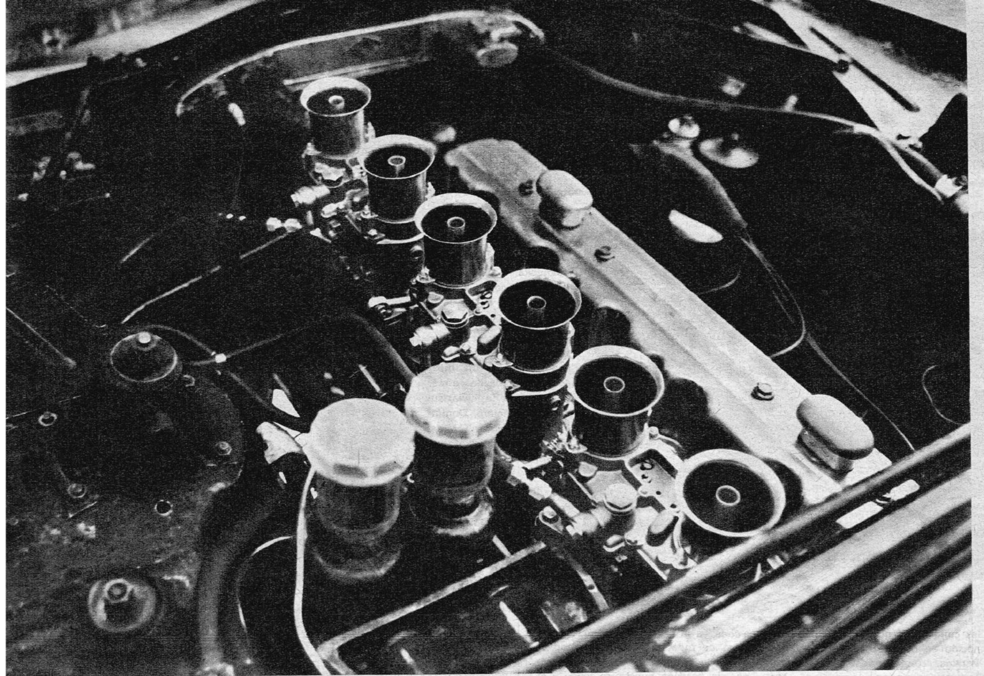
Como una auténtica "vedette", tiene sus veleidades. Hay que manejarlo de otra forma, amoldado el gesto al modernismo del elemento, con delicadeza, pero sin carecer de energía.

Con responsabilidad. La de llevar a cuestas lo que representa como avance en nuestro mundo automovilístico. La de demostrar que lo racional también se puede aplicar al TC.

Pero el mejor auto, con un mal piloto, es sólo una posibilidad. El "Chevytú" es una realidad tangible por la virtud de Jorge Cupeiro. Hábil, responsable, obediente. Es un piloto en todo el sentido de la palabra. Lo demostró en todas las **oportunidades**. En el Autódromo también.

Es por eso que los laureles tienen dos dueños: Cupeiro y el "Chevytú".

Alberto M. Culaciati



Hay que alimentar 3.800 lts. cuando el índice de llenado se mantiene en índices elevados, aun si el taquímetro supera las 5.000 rpm. Tres Weber DC de 48 mm de garganta, verticales, cumplen eficientemente la función.

EL MOTOR QUE GANÓ EN ARRECIFES

Cuando la idea tomó cuerpo, muchos fueron incrédulos. Algunos, enemigos de toda innovación, lo combatieron. Su debut conmocionó el ambiente. - En búsqueda de debilidad. - Un papel ingrato. - Después de la tormenta, el sol. - Linda tropilla de un pelo. - Hay quienes lo ubican en un futuro TN; otros lo creen un moderno TC. No faltan los que sostienen que es el primer GT argentino.

A veces conviene hacer un poco de historia. Clarifica algunas ideas que aparecen desdibujadas por los acontecimientos. Al comienzo, no se creyó en el **Chevytú**. Un pequeño núcleo de personas trabajaron casi en silencio, mientras el ambiente, reticente a las innovaciones, expresaba un prejuicio con matices de vejez.

En la generalizada concepción de lo que debía ser un TC primaba la idea de **refuerzos, muchos refuerzos.** La categoría, que quería evolucionar, se veía frenada por un criterio, que tuvo razón de ser cuando en las competencias aún existían facetas de **"cross-country"**, cuando hablar de 180 km/h era una hazaña y terminar una carrera con un auto íntegro, una proeza.

Dos criterios fueron tomando cuerpo. Uno de ellos se concretó en la idea de José Froilán González. El otro, en la evolución del clásico TC hacia la adopción de soluciones actualizadas.

Cuando se presentó en el AM, . . .

. . . su actuación conmocionó el ambiente. Las protestas, los intentos de vedar su participación y la búsqueda infructuosa del resquicio reglamentario que permitiera la anulación de lo actuado dieron razón a quienes sostenían que **las ideas nuevas se combaten porque dejan al desnudo los defectos de las viejas.**

Quedaba mucho por hacer. Así lo reconocieron José Froilán González y los *hermanos* Bellavigna, los que no se dieron descanso en la cura de aquellos males a los que la **juventud del proyecto** los ubicaba en el capítulo de experiencias.

Llantas, neumáticos, amortiguadores. Adiciones a los elementos de norma de la suspensión. Estudio de espirales. Problema de frenos. Todo fue analizado, en la necesidad de encontrar el equilibrio. Luego, el motor.

Hacían falta más HP. Obtenidos, era necesario determinar la resistencia de los elementos *mecánicos*. Después, insistir.

Cuando, exigido en el reportaje, Jorge Cupeiro confesó 215 HP, las sonrisas fueron muestra de incredulidad. Las mismas se helaron cuando la velocidad tope determinó la existencia de 230 HP, luego de 245 y, en la actualidad, de 260 HP. Mientras duraba este proceso, Jorge Cupeiro cumplía . . .

. . . una tarea ingrata

Era necesario determinar la resistencia. "Pepe" González lo pidió así a su piloto y éste, al poco tiempo, con un encogimiento de hombros, recibió el mote de **Rompecoches.** Se escuchó, entonces, en los corrillos previos, en las noches de Club, en las rondas de taller:

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

¿Un TC moderno? ¿Una muestra del TN? ¿El primer exponente del GT argentino? "Un gran auto de carrera", nos dijo Jorge Cupeiro.

—No te preocupes del **Chevytú**. Primero mata, pero después se rompe. El banco de pruebas ubicado en el taller de los hermanos Bellavigna acusaba gradualmente mayor potencia específica. El otro banco, **la competencia**, iba encauzando la solución de los problemas.
Lo que **fue verdad dejó de serlo**. El **Chevytú** siguió rompiendo, pero relojes.
Entonces, una vez más, fuimos a conversar con . . .

. . . José Froilán González . . .

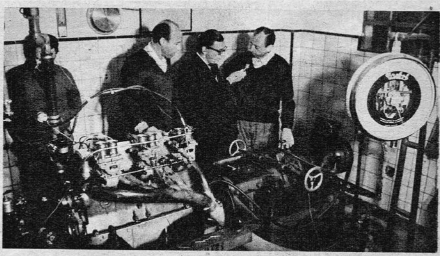
. . . y nos dijo:
—Claro que dio muchos dolores de cabeza. Pero todo requiere tiempo y esfuerzo. Cuando se obtiene la satisfacción del triunfo, lo demás se olvida . . .
—¿En pesos? Bueno . . . no le puedo decir la cifra exacta. Pero los pesos invertidos no son lo importante. Lo es más el tesón, la habilidad de los hermanos Bellavigna y las condiciones de manejo de Cupeiro.
—Y . . . lo hago porque, en verdad, todo lo que tengo se lo debo al automovilismo. Es una forma de querer devolver algo . . .

Los hermanos Bellavigna . . .

. . . son parcos. No poco comunicativos, sino parcos. Creen en la simultaneidad de utilizar la experiencia ajena y en la teoría de probar y volver a probar.
—Es cuestión de trabajo. Pero de nada serviría todo el esfuerzo si no contáramos con el incondicional apoyo de Froilán González. Son muchas las veces en que hemos fracasado y en cada una de ellas González ha estado firme . . .
—No. Nunca hemos tenido dudas. Creímos que era cuestión de tiempo y ahora estamos seguros que no equivocamos el camino . . .
—¿El banco . . .? Es un ayudante que ya resulta imprescindible. No contar con él significaría duplicar el tiempo necesario, los esfuerzos y los costos.
—No tenemos por qué ocultarlo: 262 HP.
—¿Más? Sí, creemos que es posible. Es cuestión de seguir experimentando.

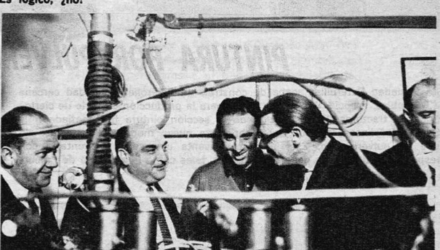
Jorge Cupeiro

—Yo soy el ejecutor del trabajo ajeno. Esta es una verdadera tarea de equipo.
—No. No cambiaría el **Chevytú** por ningún auto de la categoría.
—¿Sus mejores condiciones? Casi todas . . . La tenida, la potencia, los frenos. Es un auto equilibrado.
—Realmente, no sé cómo definirlo. Algunos sostienen que es un exponente del posible Turismo Nacional; otros, que es el primer Gran Turismo argentino. Yo creo que es un gran auto. Un gran Turismo Carretera.

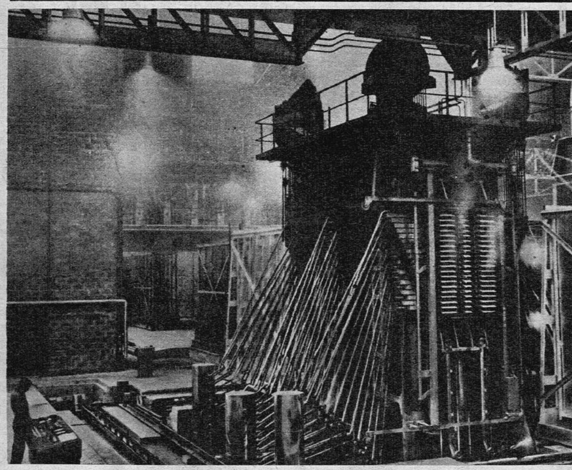


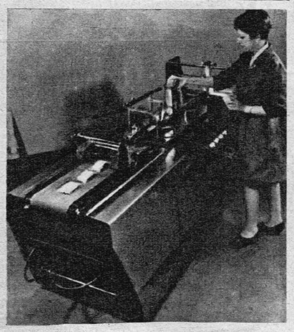
Los Bellavigna nos explican los "secretos". Es decir, nos dicen que los secretos no existen. Pero nos ilustran sobre la utilidad del banco de pruebas. Una modificación permite el cambio de árboles de levas con el motor en el banco; la comprobación de resultados es inmediata.

La pregunta no fue tan aguda como permite suponerlo la sonrisa de Jorge Cupeiro y la risueña expresión de José Froilán González. "La verdad es que estoy muy contento. Por los Bellavigna, por Jorge . . . sí, también por mí. Es lógico, ¿no?"



MÁQUINAS PARA LA INDUSTRIA



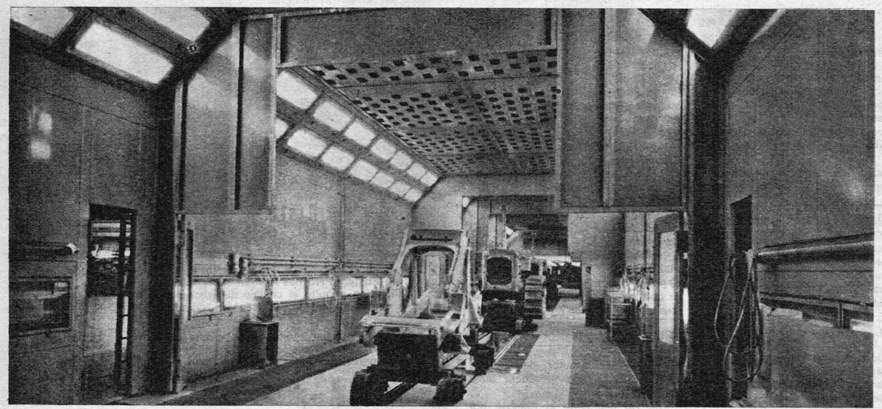


EMPAQUETADORA AUTOMÁTICA

LA Soag Machine Tools Ltd. de Londres, produce el "Seal-O-Pac", versátil máquina empaquetadora, capaz de envolver elementos de diferentes dimensiones, mediante un simple ajuste de los controles. El régimen máximo de funcionamiento es de cuarenta unidades por minuto. Todos los controles han sido convenientemente agrupados en un único panel central y se le pueden aplicar sistemas especiales para alimentarla mecánicamente o manualmente. Los paquetes son luego retirados por una correa trasportadora, que puede ser acoplada a cualquier instalación preexistente. Las dimensiones máximas de los elementos a envolver que admite este equipo son: 35 x 20 x 12 cm.

PRENSA PARA LA FABRICACIÓN DE LÁMINAS DE MADERA

ESTA gigantesca prensa de 5.000 toneladas es utilizada en Francia en una planta de fabricación de paneles de madera prensada. Los paneles se construyen a partir de desechos de madera que son cortados y trasformados en una pasta semilíquida mediante la acción del vapor. Esta pasta es luego prensada de modo de obtener una lámina de caras perfectamente paralelas entre sí. Con procesos especiales se obtienen planchas muy delgadas, pero con notables características aislantes térmicas y acústicas. Esta prensa puede producir 20 paneles cada 2'.



PINTURA POR PULVERIZACIÓN HIDRÁULICA

LA Sociedad Caterpillar acaba de construir en Echirolles, localidad cercana a Grenobles, Francia, una nueva planta para la producción en serie de ciertos tipos de tractores. La instalación de la sección pintura fue confiada a la Sociedad Francesa Rexson, que fabrica un nuevo modelo de sopletes, sin aire de pulverización. Este proceso presenta una serie de ventajas con respecto al pulverizado neumático clásico, tales como la ausencia de "niebla de pulverización", una economía del 60 % en el aire comprimido, reducción del tiempo de aplicación y reducción en los costos de mantenimiento. Después de la invención del sopleteado neumático, este nuevo procedimiento de pulverización hidráulica es, junto con la pintura electrostática, uno de los adelantos más notables de los últimos tiempos en materia de aplicación de productos líquidos.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

EL TOQUE FEMENINO EN UN MUNDO MASCULINO

AUNQUE trabajan y viven a miles de kilómetros de distancia, hablan distintos idiomas y cada una de ellas se desenvuelve en un medio ignorado por las demás, estas cuatro mujeres tienen algo en común. Constituyen el "toque femenino" dentro del mundo masculino de las plantas de montaje que la Chrysler International posee en distintos lugares del mundo. Cuando Edna Keller deja su soldador al cabo de un día de trabajo, en la Dodge Brothers, Inglaterra, la doctora Matilde Busoni comienza su tarea en los laboratorios de investigaciones de Chrysler Argentina. Mary Virginia Sink es la única ingeniera especializada en automotores que trabaja en la industria estadounidense, mientras que Ourania Chrisochoidou, de la Chrysler-Hellas S.A.I., es la única estilista de la industria automotriz griega.







A La doctora Matilde Busoni, especialista en análisis químicos, cumple sus tareas en los laboratorios de Chrysler Argentina.

B Durante 23 años, Edna Keller se ha desempeñado como soldadora en la línea de montaje de la Dodge Brothers Ltd.

C Los pájaros constituyen el hobby predilecto de Mary Virginia Sink, investigadora del departamento químico de los Chrysler Corporation's Engineering Research Laboratories.

D Ourania Chrisochoidou contribuye, con su gusto femenino, en el departamento de diseño de la Chrysler Hellas S.A.I., donde se produce el "Farmobil".





ISARD ARGENTINA
SOCIEDAD ANONIMA

INFORMA:

El 19 de Marzo pasado fue suscripto un convenio de licencia de fabricación y asistencia técnica con **Nissan Motor**, de Tokyo, Japón, para la producción de la línea de automóviles **Datsun**, de 1.200 cm³ de cilindrada.

Asimismo ha sido suscripto un convenio mediante el cual **Nissan Motor** realizará un aporte de maquinarias, matrices e instrumental de precisión, como así también una inversión en divisas - dólares destinada a aumentar el capital social de **Isard Argentina S.A.** Este acuerdo se encuentra actualmente sometido a la aprobación final de las autoridades gubernamentales del Japón.

Nissan Motor opera en forma creciente desde 1933 y es, en la actualidad, el primer exportador de automotores del Japón.

La asociación de **Nissan Motor** con **Isard Argentina S.A.**, marcará una etapa fundamental en el desarrollo y crecimiento de la industria del automóvil en el país.

Pacto Industrial con Nissan Motor, del Japón



ISARD ARGENTINA
SOCIEDAD ANONIMA

INFORMA:

La expansión y diversificación de las líneas de producción no alterará el ritmo de fabricación de los modelos que el público argentino ya conoce. En la planta industrial de General Pacheco, Provincia de Buenos Aires, se ha reiniciado activamente la producción de los modelos **Isard** 700 e **Isard** 1.200.

Asimismo, el mantenimiento de millares de vehículos en circulación se encuentra plenamente garantizado, puesto que la reposición de piezas se realiza con la intensidad prevista en los planes de fabricación.

Isard Argentina S.A., en el momento en que se prepara para llevar a cabo un ambicioso paso hacia el porvenir desea agradecer a sus agentes de ventas, proveedores y al público en general, la confianza que le brindan.

Plena producción de automóviles ISARD

¡AUTÉNTICA FORMACIÓN INTEGRAL...!

CIENCIA - ARTE - TÉCNICA

ENCICLOPEDIA ESTUDIANTIL SUPERIOR

¡FÁCIL! ¡AMENA! ¡COMPLETA!

¡Siempre actual! ¡Sintetiza todos los conocimientos! Y, además..., ofrece un curso de inglés con clave fonética en discos de alta fidelidad.

El mundo del saber llega a su hogar en cómodas entregas.

Todos los jueves en todo el país. $45

¡Y ES DE CODEX!



LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	190.000
Super 4 puertas	1948/49	195.000
Super 4 puertas	1950	245.000
Super 4 puertas	1954	260.000
Super 4 puertas	1956	515.000
Super 4 puertas	1958	555.000
Super 4 puertas	1960	900.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/135.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	500/540.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	220/240.000
4 puertas	1946/47	345/360.000
Fleetline	1947	400.000
4 puertas	1951	460.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	570.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	530.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	600/635.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	550.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	770.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	730.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	1.000.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	980.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.165.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.050.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.175.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.125.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	245/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	390.000
Imperial 8 cil.	1954	940.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	235.000
4 puertas (chico)	1947	245.000
4 puertas	1953	320/345.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	455.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	290/315.000
FORD		
Cupé convertible	1940	190/215.000
2 puertas	1941/42	200/225.000
4 puertas	1941/42	220/245.000
Cupé sedan	1941/42	300.000
2 puertas	1946/47	280/305.000
4 puertas	1946/47	305/325.000
Cupé sedan	1946/47	375.000
4 puertas	1951	370/390.000
4 puertas	1953	415/430.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1960	800.000
Galaxie 8 cil. - c. aut. - 4 puertas	1960	785.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1961	870.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	170/180.000
4 puertas	1948	195/215.000
MERCURY		
4 puertas	1940	185/205.000
4 puertas	1946/47	270/290.000
Cupé convertible	1946/47	165/180.000
Monterrey 2 puertas	1951	325.000
Monterrey 4 puertas	1953	340.000
Monterrey 4 puertas	1956	400/425.000
Monterrey 4 puertas	1957	450.000
Montclair 4 puertas	1958	440/465.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/240.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
Cupé sedan	1955	340/355.000

Marcas y modelos	Año	m$n
4 puertas	1955	450/470.000
88 4 puertas	1956	485/515.000
88 cupé sedan	1956	600/635.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	435/460.000
4 puertas	1961	560.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	200/225.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	355.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	135/150.000
4 puertas	1948	195.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Marcas y modelos	Año	m$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	125.000
Sedan	1960	175.000
Rural	1960	160/175.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/365.000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/405.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/295.000
2 CV	1962	325/340.000
2 CV	1963	340/365.000
2 CV	1964	425/445.000
CHEVROLET		
400	1962	740/760.000
400	1963	840/860.000
400	1964	970/990.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	225/250.000
Cupé BMW	1961	290/310.000
700	1962	310/340.000
700	1963	325/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	490/510.000
1500 4 puertas	1961	545/560.000
1500 4 puertas	1962	570/595.000
1500 4 puertas	1963	620/640.000
1500 4 puertas	1964	675/695.000
Magnette	1964	870.000
Rural Traveller	1964	805.000
DKW		
Cupé sedan	1956	280/295.000
4 puertas	1958	365/390.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	445/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	470/505.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	515/540.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	625.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	835.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	225/250.000
IKA	1958	255/280.000
IKA	1959	300/320.000
IKA	1960	320/340.000
IKA	1961	340/365.000
IKA	1962	380/400.000
IKA	1963	475/495.000
IKA	1964	550/575.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	240/265.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	300/320.000
1100 4 puertas	1961	435/460.000
750 2 puertas	1962	325/350.000

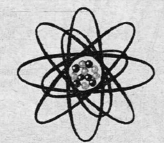
http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	490/510.000
750 2 puertas	1963	390/420.000
1100 4 puertas	1963	515/540.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	675/720.000
750 2 puertas	1964	430/460.000
1500 Gran Clase	1964	740/760.000
Rural Familiar	1964	800.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	730/760.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	770/795.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	830.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	125/140.000
2 puertas	1958/59	145/165.000
2 puertas	1962	325/340.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	195/235.000
1100 rural 2 puertas ...	1961	230/270.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	100/125.000
400 2 puertas	1960/61	130/155.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/335.000
700 Rural	1962	335/350.000
700 2 puertas	1963	360/375.000
JEEP		
IKA	1957	155/170.000
IKA	1958/59	175/195.000
IKA	1960/61	225/240.000
IKA	1962	260/280.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	390/415.000
Carabela	1961	425/440.000
Rambler C. Custom ...	1962	580/600.000
Rambler C. Country ...	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	665/675.000
Rambler C. Custom ...	1963	730/750.000
Rambler C. Country ...	1963	775.000
Rambler Ambass.	1963	800/830.000
Rambler C. Custom ...	1964	825.000
Rambler C. Country ...	1964	840.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	130/150.000
Prinz 34 HP	1960	200/225.000
Prinz 34 HP	1961	245/260.000
Prinz 34 HP	1962	250/275.000
Prinz 34 HP	1963	315.000
PEUGEOT		
403	1956/57	430/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	595.000
403	1961	615.000
403	1962	650/670.000
404	1962	710/735.000
403	1963	745/770.000
404	1963	825/850.000
404 Rural	1963	945.000
403	1964	800/825.000
404	1964	860/885.000
404 Rural	1964	975.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas ...	1960	265/280.000
Dauphine 4 puertas ...	1961	300/315.000
Dauphine 4 puertas ...	1962	330/350.000
Gordini 4 puertas	1962	380/410.000
Dauphine 4 puertas ...	1963	360/385.000
Gordini 4 puertas	1963	445/465.000
Dauphine 4 puertas ...	1964	460.000
Gordini 4 puertas	1964	515.000
4 L	1964	435.000

Marcas y modelos	Año	m$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	845/875.000
III	1964	900/925.000
AUTOMÓVILES EUROPEOS		
BORGWARD		
Isabella	1956	330/350.000
Isabella	1957	355/375.000
Isabella	1958	425/450.000
Isabella	1960	515.000
CITROEN		
11 ligero	1946/47	195/210.000
2 CV	1958	255.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	290/310.000
600 2 puertas	1958	215/240.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	115/130.000
4 puertas	1950	155.000
4 puertas	1956	255/270.000
Rural	1956	235.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	295/320.000
4 puertas naftero	1953	235/255.000
220 diésel 4 puertas ...	1953	260/275.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	755/775.000
220 S 4 puertas	1961	995.000
220 S 4 puertas	1962	1.255.000
220 S 4 puertas	1963	1.575.000
220 S 4 puertas	1964	1.950.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	295.000
Rural	1958	385.000
Rekord 2 puertas	1959	370.000
Rural	1959	415.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	555/570.000
Rural	1961	505.000
Rekord 4 puertas	1961	525.000
SIMCA		
4 puertas	1955	200/220.000
Rural	1955	185.000
Rural	1956	195.000
4 puertas	1958	275/295.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	280.000
17 M 4 puertas	1958/59	440.000
17 M rural	1958/59	405.000
17 M 2 puertas	1958/59	415.000
17 M 2 puertas	1960	500.000
17 M 2 puertas	1961	500/525.000
17 M 4 puertas	1961	520/545.000
17 M rural	1961	545.000
17 M 4 puertas	1962	625/645.000
17 M rural	1962	710/730.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	200/215.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	220.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	310.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/550.000
Export 2 puertas	1962	585/610.000
1500 2 puertas	1962	645.000




EN TODAS LAS TÉCNICAS

tecnirama

... AVANZA TAMBIÉN!

En una década más, ciencia y técnica multiplicarán ilimitadamente las posibilidades humanas. ¡Capacítese para enfrentar ese asombroso mundo del futuro! ¡Lea TECNIRAMA! ¡Primera enciclopedia politécnica! ¡Responde con exactitud al espiritu investigador de nuestro tiempo ... !

¡CÓMPRELA! ¡APARECE LOS VIERNES!

$ 45 OTRO EXITO DE EDITORIAL CODEX S. A.

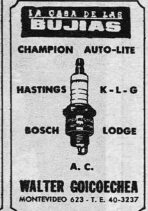




Tapizados Avenida
Av. Mitre 88/94 - Tel. 740-7446 y 3342 - Villa Martelli
Pcia. Buenos Aires
EN CAPITAL:
Berutti 2813
Tel. 82-0375



LA CASA DE LAS BUJIAS
CHAMPION AUTO-LITE



WALTER GOICOECHEA
MONTEVIDEO 623 - T. E. 40-3237

REPUESTOS Y ACCESORIOS



Av. CABILDO 4195
701-0092 - Bs. As.





"LLEVELE LA CORRIENTE"
a los requerimientos de su taller y a las exigencias de sus clientes. Con implementos modernos, producidos de acuerdo a la técnica actual y con resultados que redituan más beneficios con menos personal y en menor tiempo. Tendrá en TELME una garantía de seguridad y calidad.
TELME
Pastor Obligado 536 - T. 755-2811
San Martín - Pcia. Buenos Aires

CINTOPLOM LICENCIA ITALIANA
MASILLA PLASTICA PARA METALES
SECA EN 20 m
SOLICITELA EN PINTURERIAS Y FERRETERIAS
CAUPOLICAN 1264 - Tel. 27-7513
SAN JUSTO - Pcia. de Bs. Aires

FIAT
SERVICIO ESPECIALIZADO
SEGURIDAD Y GARANTIA
REPUESTOS LEGITIMOS
NICOLAS FALOTICO
UGARTECHE 3252 - Tel. 72-3818





es garantía de seguridad y calidad
Fabricados estrictamente de acuerdo a normas DIN, por una potente Industria Argentina
METALURGICA 141
S. en C.P.A.
Adm. y Ventas
Av. R. Sáenz Peña 825 7º piso of. 702
Fábrica: Chile 141 - BANFIELD (Pcia. Bs. As.)

RINCÓN DE

LA Comisión Municipal de Cultura y Turismo de la ciudad de Villa Carlos Paz, Córdoba, ha organizado una serie de festejos con motivo de la Semana de Julio. El programa comprende espectáculos artísticos y deportivos, entre los cuales se cuenta una competencia reservada a coches de la categoría Turismo Mejorado (anexo J), con puntaje para el Campeonato Nacional. Esta prueba, que se denominará "VUELTA PAN DE AZÚCAR", se desarrollará durante los días 10 y 11 de julio, y la entidad organizadora ha instituido premios por valor de 800.000 pesos. Los festejos culminarán en el día 18, con una carrera de la misma categoría, que se realizará en un circuito trazado en esa ciudad y que estará especialmente dedicada a los veteranos de nuestro deporte automotor.

Casi la totalidad de los proyectistas y técnicos de la Vauxhall Motor —alrededor de 1.700 personas— ha sido trasferida al nuevo Centro Técnico que la firma posee cerca de su planta de Luton. El nuevo centro, ya en plena actividad, tiene una superficie cubierta de 34.000 m².

• • •

El SIMCA acaba de ser elegido el "Automóvil del Año 1965" en la República de Panamá. Cada año, un organismo especializado en encuestas, consulta al público panameño para designar el coche, el hotel, el modisto, etc., más popular del año.

Según estadísticas dadas a conocer recientemente por una revista norteamericana especializada en economía, la República Argentina ocupó el segundo puesto en la lista de países que aumentaron su producción de automotores el año pasado. Según esta publicación, el mayor porcentaje de aumento correspondió a Holanda, con el 71 %, seguida por Argentina con 59,5 % y Japón, con un 31,2 %.

• • •

Por primera vez desde 1961, el año pasado, el resto de los países del "Mundo Libre" produjeron más automotores que Estados Unidos y Canadá juntos. Estos últimos, sólo alcanzaron a producir un 47,6 % del total. Se supone que esta disminución fue causada por la huelga que los operarios de la GM mantuvieron por un mes.

• • •

La Standard Motor Co. Ltd., empresa subsidiaria de la Standard-Triumph International, pasará a llamarse Standard-Triumph Motor Co. Ltd. Esta medida obedece a la política adoptada por esta fábrica de vender sus productos con el nombre de Triumph.

• • •

El balance anual correspondiente a 1964, dado a conocer recientemente por la Fiat en Italia, señala una producción de 946.433 vehículos, cifra un tanto inferior a la de 1963 (956.468). El total facturado ascendió a 908 mil millones de liras, o sea 24 mil millones menos que en el ejercicio anterior.

• • •

Según informaciones recibidas recientemente de nuestro corresponsal, Etienne Cornil, la Comisión Deportiva Internacional decidió homologar dos nuevos modelos en la categoría Gran Turismo. Los dos automóviles beneficiados son el Alfa Romeo Giulia Sprint GTA y la Ferrari 275 GTB.

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

13 de junio. — Bahía Blanca Automóvil Club - Bahía Blanca (carretera) (TC).
13 de junio. — Automóvil Club Argentino - Buenos Aires (carretera) (TM).

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

13 de junio. — CEM/CMM - Alemania - Carrera de la Costa de Rossfeld (GT, S, PT, T, CMM III).
13 de junio. — CEAT - Alemania - Gran Premio de automóviles de Turismo.
13 de junio. — CMC - Bélgica - Gran Premio de Bélgica [1].

Pruebas de regularidad

10-13 de junio. — Noruega - Prueba de consumo.
11-13 de junio. — CER - Suiza - Rally de Ginebra.
12-13 de junio. — España - Rally de Cataluña.
12-13 de junio. — Francia - Rally de Touquet.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato de Europa de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallys
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

TUERCAS

Noticiero confidencial

No obstante el desmentido dado por la fábrica alemana Volkswagen, los rumores referentes a la presentación de un nuevo modelo en el próximo Salón de Francfort continúan circulando insistentemente. En una edición reciente, el matutino italiano "Il Globo" describe las características técnicas de la supuesta nueva creación de Wolfsburg. Se trataría de un modelo con una carrocería similar a la del Innocenti IM-4, capaz de desarrollar una velocidad máxima de 135 km/h, con motor refrigerado a aire.

• • •

Las ventas de automóviles en el mercado sueco alcanzaron durante el año pasado las 257.699 unidades, lo que representa un incremento del 12 % con respecto al año anterior. Teniendo en cuenta los vehículos retirados de la circulación, resulta que el parque automotriz sueco aumentó en un 1,6 por ciento, con un total de casi 1.600.000 unidades. La marca más vendida fue la Volvo, con 39.910 ejemplares, contra 32.425, en 1963.

• • •

La Ford Motor Company de Inglaterra decidió invertir 60 millones de libras esterlinas para conquistar un sector importante del mercado europeo de vehículos comerciales. Sumas considerables serán destinadas al desarrollo de nuevos centros de mantenimiento y "service" en todos los países del Viejo Continente.

• • •

En el curso del mes pasado, y en presencia del Consejo Directivo de la firma y de numerosos invitados, salió de la línea de montaje de la Daimler-Benz AG, en Sindelfingen, la 500.000 Mercedes Benz con motor diésel. Esta cifra representa el récord mundial en vehículos de turismo con motores de este tipo. Los 500.000 automóviles, puestos uno junto a otro, formarían una fila de 2.288 km de largo, es decir lo suficiente como para unir las ciudades de Stuttgart y Estambul.

• • •

Las firmas alemanas NSU Motorenwerke AG, de Neckarsulm, y Wankel GmbH, de Lindau, firmaron recientemente un acuerdo con la Porsche, según el cual se le concede a esta última la licencia del motor rotativo Wankel para ser utilizado en los modelos sport de la famosa marca alemana. También se encuentra en estudio la posibilidad de conceder una licencia de fabricación a la "Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau" de Alemania Oriental. De concretarse, este acuerdo representaría la primera demostración de interés por parte de uno de los países de Europa Oriental en motores de este tipo.

> LA red británica de televisión, organizó recientemente una interesante carrera. Un automovilista, un motociclista, un ciclista, una amazona y un peatón partieron al mismo tiempo desde un extremo de la ciudad de Londres. La prueba consistía en atravesar la ciudad en medio del denso tránsito urbano, respetando naturalmente todas las reglas del tránsito. El más veloz de todos fue el ciclista, que arribó seguido de cerca por el motociclista. Tercero se clasificó el automovilista y en cuarto lugar, la amazona. El quinto y último puesto correspondió al peatón, que empleó sólo 26 minutos más que el primero para el recorrido de 6 km.

• • •

La firma estadounidense Hertz, que es la empresa más grande del mundo dedicada al alquiler de automotores, anunció la compra de 46 Triumph TR4A que habrán de integrar su plantel. Para evitar que modelos de altas performances como son éstos, puedan caer en manos de pilotos poco expertos, la firma dispuso que sólo serían alquilados previo un examen de manejo. Una vez aprobado éste, los clientes reciben un carnet de socios del Sports Car Club, que los autoriza a rentar modelos deportivos. La adopción del TR4A por parte de una empresa de la magnitud de la Hertz, representará para la Standard-Triumph un incremento de unas 300 unidades anuales en sus exportaciones a EE.UU.

• • •

Acaba de cumplirse una etapa más en la evolución de la industria holandesa de piezas para automóviles: una de las más grandes fábricas del mundo, la Ford estadounidense, decidió comprar los amortiguadores KONI para ser montados en uno de sus modelos deportivos, el Ford Mustang. KONI provee hace tiempo a varias fábricas europeas, pero es ésta la primera vez que una industria americana recurre a un fabricante del viejo continente para proveerse de amortiguadores.



–¡Ay! ¡No se imagina lo que sufro el día que aparece AUTOMUNDO!



REPUESTOS
ACCESORIOS
SERVICE
VENTAS

POR AVISOS EN ESTA SECCION 83-1486 y 84-0103

SOLDADURA EN FRIO

EN BLOCKS Y TAPAS DE CILINDROS
POCHOLO RODRIGUEZ
JUAN F. SEGUI 3952 • 72-2563

TALLER MECANICO ESPECIALIZADO en FIAT
600-750-1100-1500-2100
José GARBARINO
SERVICE INTEGRAL
Av. de los INCAS 5351
Tel. 51-4492 - Cap.

SERVICE ESPECIALIZADO
• MECANICA INTEGRAL
• REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
Renault
También para modelos 1951 4 C.V.
SALTA 1160
T. E. 23-8913 · BUENOS AIRES

INDIANAPOLIS
• Una bomba eléctrica para nafta o gasoil..
• Una licencia italiana que la respalda...
• Una firma responsable que la distribuye...
RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S.A.
Viamonte 1574 · Buenos Aires

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN!
BURD 2 en 1

DOMINGO PERRI & CIA. S.R.L.
REPARACION DE CIGUEÑALES
RECTIFICACION DE CILINDROS
FABRICA DE REPUESTOS AUTO UNION
D. K. W. • INSTITEC • GRACIELA
AREVALO 1354 (ALT. CORDOBA 5900)
T. E. 772-9958 · BUENOS AIRES


PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT
OSCAR S. E. DEL PRADO
ENVIOS AL INTERIOR
CABILDO 4112
T.E. 701-5798 701-5846
Buenos Aires

CONFOR S.A.C.I.
CONCESIONARIO
Ford
E. RUSSO Y LAGAZZIO S.A.C.I.
Falcon
SEGURIDAD EN SERVICIO
REPUESTOS LEGITIMOS
AMPLIA FINANCIACION
BILLINGHURST 57 - 86-2048/1758

PERNOS DE PISTON
CINCINNATI
CALIBRADO PERFECTO
BRUNIDO AL ESPEJO
DISTRIBUIDOR
imel y CIA. S.R.L.
Warnes 725 - Tel. 55-1736
Tucumán 1680
Tel. 40-1042/5139
DOS DIRECCIONES DE MARCA

CIÑASE SEGURIDAD


viaje con cinturones
pamm
de seguridad

pamm S.R.L.
VENTAS: AV. CORDOBA 1513 - Tel. 41-7448 Buenos Aires
FABRICA: LAVALLEJA 998 - Tel. 34388 Córdoba.

3 TECNICOS A MANO
EXACTOS Y SEGUROS EN CUALQUIER MOMENTO

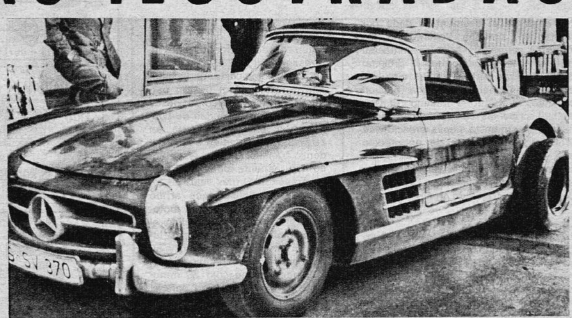
Práctico y ECONOMICO estuche con:
• Compresómetro
• Vacuómetro
• Lámpara de "Puesta a punto"
Nuevo compresómetro tipo pistola, con alargue y cono de repuesto. Envíos al interior.
Fabricante:
CASADELLA LTDA.
Monroe 2701 - Tel. 73-3191
DISTRIBUIDORES
MOTO CITY Diagonal 73 esq. 42 LA PLATA
GARCIA VEGA HNOS. Rivadavia 2801 - Tel. 22361 M. DEL PLATA
AYLES S.R.L. San Martín 419 MENDOZA
ALMAFERR S.A. General Paz 931 - Tel. 801 RIO CUARTO CORDOBA

TALLERES SPORT
SERVICE AUTORIZADO
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
APROBADOS POR I. A. S. A., S. A.
HONDURAS 5857 - 77-0146 - Bs. As.
(alt. J. B. Justo 1500)
ENVIOS AL INTERIOR


HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

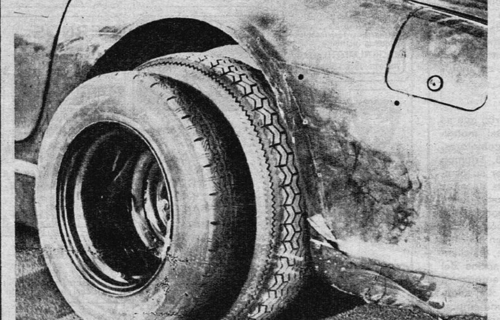
T.E.M.A.
TALLER DE MANTENIMIENTO OPEL Y TAUNUS
Mecánica en General
Chapa y Pintura
Parral 1474 Tel.: 58-1880 Buenos Aires
OPEL
TAUNUS
ESPECIALIDAD EN SUSPENSION Y PUESTA A PUNTO
con instrumentos especiales
CATALOGOS EN CASTELLANO
VENTA DE REPUESTOS IMPORTADOS

NOTICIAS ILUSTRADAS



DOBLE RUEDA

PARA evitar en lo posible las consecuencias derivadas del eventual reventón de un neumático, los técnicos de la Mercedes Benz han encontrado una solución original con el agregado de una rueda de diámetro inferior, en el tren posterior, pronto a entrar en funcionamiento en caso de necesidad.



RESISTENCIA DEL PARABRISAS



DESPUÉS de un choque a 60 kilómetros por hora, la cabeza de un maniquí rompe el parabrisas y es golpeada por la tapa del motor que se levantó durante la colisión. Este experimento no sólo se realiza para determinar la resistencia del parabrisas sino también para probar la eficacia del cinturón de seguridad. En este caso, por ejemplo, el uso de dicho cinturón hubiese evitado tales percances al conductor.

VISITA

UNA delegación encabezada por el general de brigada Miguel Otto Chaselon, comandante de Arsenales, e integrada por altos jefes y funcionarios de ese comando, visitó el complejo automotriz de Chrysler Argentina S. A. y Fèvre & Basset Ltda. S. A., en San Justo, provincia de Buenos Aires. Fueron recibidos por el director general, señor Fred Luss y otros ejecutivos de ambas empresas asociadas, además del señor Ramón Igarreta, distribuidor Chrysler para reparticiones oficiales, en cuya compañía realizaron una extensa recorrida por las distintas plantas. Pudieron observar la función que cumplen las grandes prensas de estampado, y recorrieron luego las demás instalaciones, mostrando especial interés en la fabricación de los motores **RG Slant Six** y en la producción de las carrocerías **Valiant.**



AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolivar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.
© Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las ediciones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina, año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 847.707.
Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodriguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)

Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Imp. en Fabril - Junio de 1965 Industria Argentina

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:



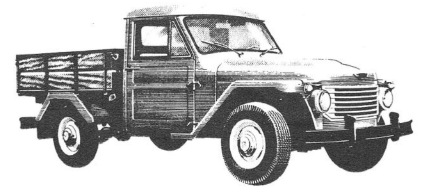
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.

CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

AUTOMÓVILES
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.





D. I. N. F. I. A:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACIÓN - REPUESTOS LEGÍTIMOS - TALLERES MECÁNICOS ESPECIALIZADOS

ESTACIÓN DE SERVICIO Y.P.F. AUTORIZADA

SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos
BUENOS AIRES

1234567890
1234567890

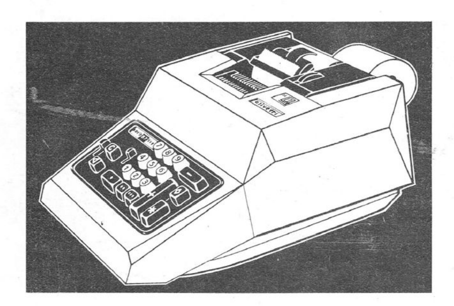
más veloz que los números

No hay tiempo que perder.

Las cuentas están bien hechas, están hechas al instante: sumas, restas, saldos, multiplicaciones por sumas sucesivas, inventarios, notas de pago y de caja.

Las cuentas quedan impresas.

Es indispensable, pues, una Olivetti **Elettrosumma 20**: en la oficina, en la tienda, en el hotel, en la caja, en el almacén, en todas partes donde el trabajo debe ser rápido, donde es necesario adelantarse a los números!



Olivetti Elettrosumma 20

Capacidad: 10 cifras en el registro y 11 en el total. **Operaciones:** sumas, restas, sumas algebraicas. **Resultados:** total y subtotal. **Dispositivos y mandos:** no calcula, repetidor, anulador parcial y total, indicador de columna y de saldo negativo, sueltapapel. **Velocidad operativa:** 210 ciclos al minuto.

Olivetti Argentina S. A. - San Martín 550 - Buenos Aires

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar